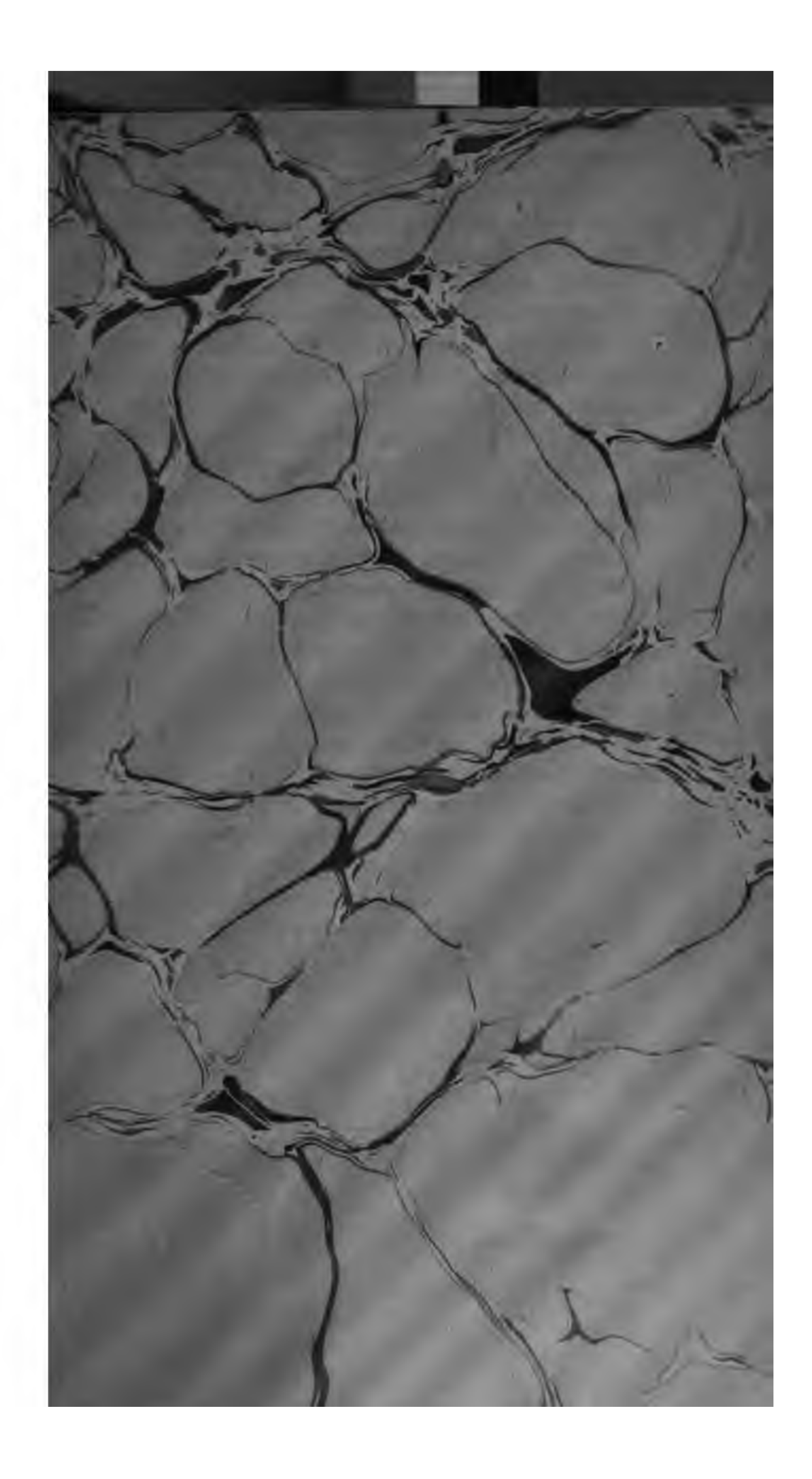



1837
ARTES
VERITAS
SCIENTIA
LIBRARY OF THE
UNIVERSITY OF MICHIGAN
SI QUAERIS PENINSULAM AMOENAM
CIRCUMSPICE



HISTOIRE

DE LA

MARINE FRANÇAISE

II

LA GUERRE DE CENT ANS
RÉVOLUTION MARITIME

PAR

CHARLES DE LA RONCIÈRE
ANCIEN MEMBRE DE L'ÉCOLE FRANÇAISE DE ROME



PARIS
LIBRAIRIE PLON
PLON-NOURRIT ET Cie, IMPRIMEURS-ÉDITEURS
RUE GARANCIÈRE, 8

1900

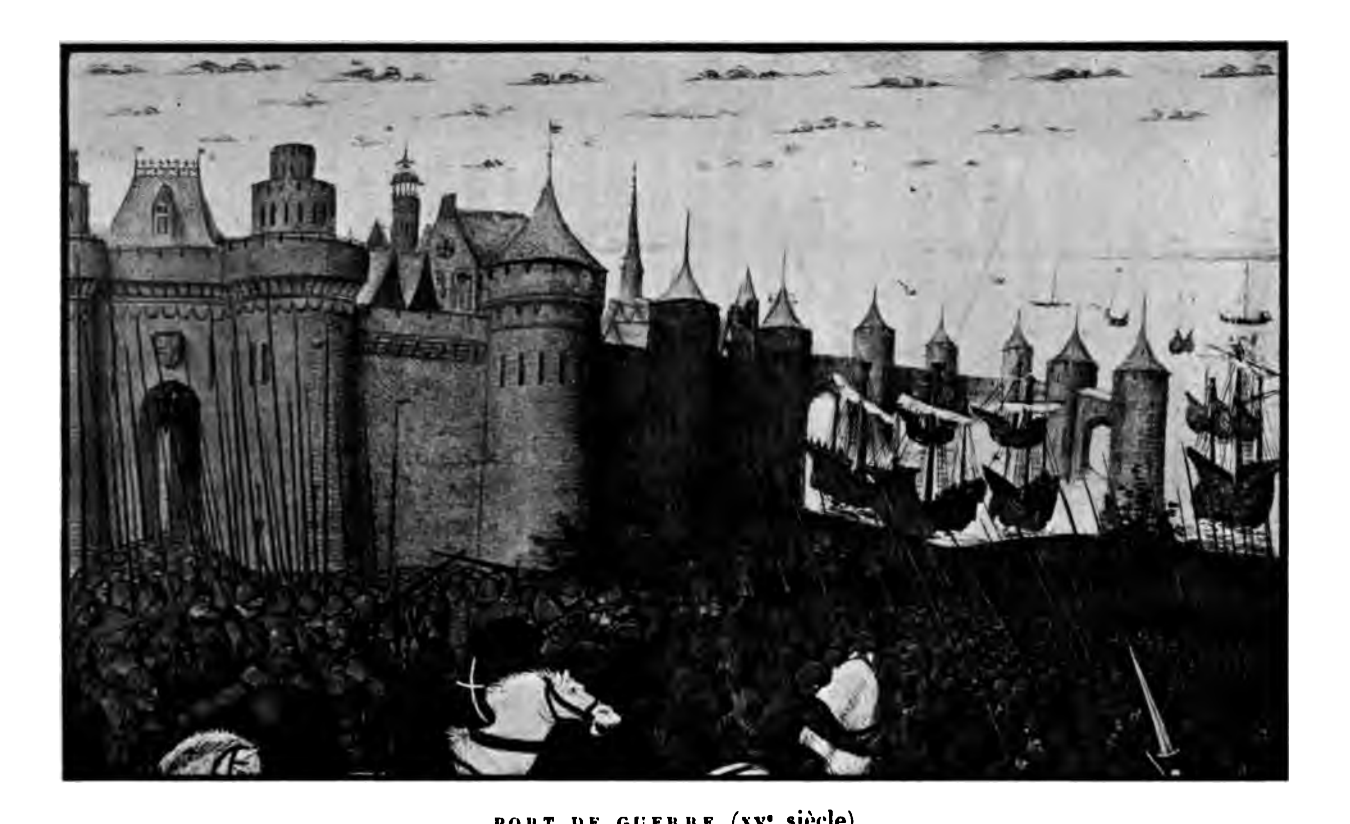
HISTOIRE

DE LA

MARINE FRANÇAISE

Ce volume a été déposé au ministère de l'Intérieur (section de la librairie) en septembre 1900.

PARIS. TYPOGRAPHIE PLON-NOURRIT ET Cie, 8, RUE GARANCIÈRE. — 1080.



PORT DE GUERRE (xv[e] siècle)

(Bibl. nat., ms. franç. 5,594, fol. 205.)

HISTOIRE

DE LA

MARINE FRANÇAISE

II

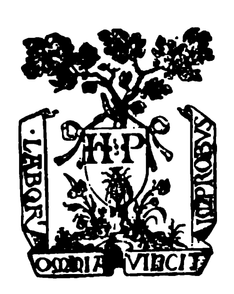
LA GUERRE DE CENT ANS

RÉVOLUTION MARITIME

PAR

CHARLES DE LA RONCIÈRE

ANCIEN MEMBRE DE L'ÉCOLE FRANÇAISE DE ROME



PARIS

LIBRAIRIE PLON

PLON-NOURRIT ET Cie, IMPRIMEURS-ÉDITEURS

RUE GARANCIÈRE, 8

1900

A LA MÉMOIRE

DE MON FRÈRE ARTHUR

COMMISSAIRE DE LA MARINE

HISTOIRE

DE LA

MARINE FRANÇAISE

CHARLES V LE SAGE

I

CHARLES V REPREND L'OFFENSIVE.

Dans le courant de l'année 1368, le gouvernement anglais recevait d'un agent secret à la Cour de France l'avis suivant :

« Que nul, hors monseigneur le prince de Galles et vous, ne le sache, et cette lettre ne soit montrée à nul autre, mais soit tantôt brûlée, dès que lui et vous l'aurez vue. Le roi de France a envoyé en Écosse pour... services, et à un autre roi dont j'ai oublié le nom, pour avoir secours et aide par mer. Et est son entente de donner bonne... réponse de paroles aux Anglais, jusques à tant qu'il ait recouvré les ôtages qui sont en Angleterre, ou au moins les plus gros. Entre temps, il fera la guerre au roi de Navarre et conti-

nuera celle de Bretagne, et sous l'ombre des..., assemblera toujours gens d'armes; si tôt qu'il aura recouvré les ôtages, il fera guerre de toutes parts aux Anglais. C'est, ce dit-on, le roi Charles qui sera empereur et recouvrera aux Anglais ce qui est perdu et finalement les détruira. Ses messagers sont à Harfleur tout prêts pour aller par mer devers le roi de Castille (1). »

Charles V avait jugé le moment venu de secouer le fardeau du néfaste traité de Brétigny. Son plan était de reconquérir les provinces perdues, tandis qu'une flotte inquiéterait l'Angleterre. L'amiral Périllos, envoyé comme ambassadeur en Espagne (2), obtint à cet effet le concours d'une flotte double de celle que nous armerions, soit vingt vaisseaux castillans pour dix galères françaises (3). Henri de Transtamare était alors simple prétendant à la couronne de Castille; la victoire de Montiel, le 14 mars 1369, en lui donnant le trône, le mit à même de faire face à ses engagements. Comme s'il n'avait attendu que cette nouvelle pour entamer les hostilités, Charles V ordonna d'armer dix galères garde-côtes, moitié en Languedoc, moitié en Normandie (4), et de rassembler une grosse flotte à l'embouchure de la Seine (5).

En même temps, il sommait le Prince Noir, fils d'Édouard III, de prêter hommage. Autant valait une déclaration de guerre; la réponse du Prince fut en effet

(1) British Museum, Cotton Caligula DIII, fragment de lettre publié par Kervyn de Lettenhove (*Œuvres de Froissart*, t. XVIII, p. 503), sous la date fausse de 1369.

(2) Delisle, *Mandements de Charles V* (Documents inédits), p. 229, n° 457. — Périllos succédait à Enguerrand Quiéret, seigneur de Fransu (Archives nation., JJ 100, n° 712).

(3) 20 novembre 1368 (Rymer, t. III, 2e p., p. 148).

(4) 27 mars 1369 (P. Anselme, *Histoire généalogique*, t. VII, p. 758).

(5) 3 avril. Les vivres à embarquer comprenaient 100 muids de froment, 1,000 lards, 100,000 harengs, 200 tonneaux de vin, autant de tonneaux de cidre, etc. (Delisle, *Mandements de Charles V*, p. 255, n° 507).

dans le genre de celle de Guillaume le Conquérant, qu'il viendrait, mais le bassinet en tête et une armée derrière lui. Charles V n'en avait cure; déjà Saint-Valéry, Abbeville, Le Crotoy, ouvrant leurs portes (1), montraient par leur empressement à renforcer sa flotte, combien elles détestaient la domination anglaise. Leurs caboteurs venaient s'encadrer à Caudebec (2) entre les barges de Harfleur et les galères de Rouen qu'on armait sous la surveillance du vice-amiral Etienne Du Moustier et du trésorier Aymar Bourgeoise (3), commissaires de l'expédition (4).

(1) Au comte de Saint-Pol, capitaine des troupes françaises, 29 avril. — Un excellent résumé des débuts de la guerre a été fait par le P. Denifle, *La désolation des églises... en France pendant la guerre de Cent Ans*. Paris, 1899, 8°, p. 537.

(2) Les nefs *Notre-Dame* de Dieppe, 44 tonneaux; *Saint-Johns* d'Aust, 16 tonneaux; *Saint-Julien* de Boulogne, le fousset *Saint-Extasse* de Harfleur, 40 tonneaux; 3 vaisseaux d'Etretat, entre autres bâtiments, étaient ancrés à Caudebec en juillet (Franç. 26008, pièces 717-724; — Nouv. acq. lat. 2230, pièce 50). — Le 13 août, Étienne Du Moustier adresse au garde du Clos Brumare, le rôle des nefs et des marins retenus à Saint-Valéry : nefs *Notre-Dame*, 70 tonneaux; *Saint-Jacques de l'Étoile*, 80 tonneaux; et *Saint-Jacques de l'Étoile*, 60 tonneaux; *Sainte-Marguerite de Hangers*, 46 tonneaux; *Sainte-Marguerite de l'Étoile*, 36 tonneaux; *Saint-Jean*, 50 tonneaux (Franç. 25764, pièces 148, 149).

(3) Nommés le 3 avril (Delisle, *Mandements de Charles V*, p. 256, n° 507).

(4) Jean Des Portes, dit Benedicite, haubergier du roi, Étienne Castel, armurier, et Gilles Evrard, clerc de l'échansonnerie, opérèrent de grands achats d'armes et de harnois de guerre en Flandre, Brabant et Allemagne. Castel fournit aussi les bannières. Le pannetier Richard de Cormeilles délivra les « garnison, habillement et avitaillement » de la flotte. Le garde du Clos Richard de Brumare, « commis sur le fait des prises et paiements ordonnés à estre faiz aux maistres, mariniers, nefs, vesseaux et autres choses ordenés a aler en ceste présente armée de la mer, » accompagna le vice-amiral Étienne Du Moustier pour le recrutement des marins le 15 juillet à Abbeville, le 18 à Saint-Valéry, le 21 au Tréport, le 7 août à Harfleur. Le changeur du Trésor Pierre de Soissons fut promu le 14 juillet « Clerc de la présente armée de la mer pour le roy, » c'est-à dire trésorier payeur de la flotte (Archives nation., JJ 102, n° 240. — Biblioth. nation., Franç. 20684, fol. 408; Franç. 26008, pièces 729, 730, 735; Pièces orig., vol. 538, doss. Brumare, pièces 6 et 7, et vol. 2712, doss. Soissons, pièces 9 et 10. — Archives nation., P 2294, fol. 740. — Moranvillé, *Étude sur la vie de Jean Le Mercier* dans les Mémoires présentés par divers savants à l'Acad. des

Jamais flotte de guerre n'avait compté autant d'officiers généraux. L'ancien vice-amiral Jean de Chamigny la gardait au mouillage (1); l'ex-amiral de Charles de Blois, Baldo d'Oria, rétrogradait au rang de patron de galère (2); son adversaire du parti Montfort, Nicolas Bouchart, qui avait envoyé ses nefs guérandaises, eut le bon goût de ne pas venir lui-même au rendez-vous royal (3). Enfin, tout en laissant à son lieutenant général Étienne Du Moustier l'organisation de la flotte, et, dans chaque port, le recrutement des hommes les plus vigoureux, l'amiral Périllos s'en réserva le commandement.

De cette armée navale, Charles V avait fait sa chose, ayant « à ce très grande affection ». Il la visitait deux ou trois fois par semaine, et « pour mieulz entendre à ses besongnes » séjournait à Rouen (4). C'est là qu'il convoqua les députés des trois États : par coquetterie ou par politique, il les guida lui-même à bord de la flotte, dont il expliqua « toute l'ordenance et provision » : la visite finit par le vote d'une grosse aide, qui permettait d'entretenir six mille hommes (5). Des troupes d'embarquement, mandées de toutes parts (6), venaient se ranger aux ordres de Philippe de Bourgogne (7). Mais on remarquait parmi elles un flottement,

Inscr., p. 167, 238, et pièces justif. n° VIII. — TERRIER DE LORAY, *L'amiral Jean de Vienne*. Paris, 1878, in-8°, Appendice. n° 59, p. XLVIII. — PUISEUX, *Étude sur une grande ville de bois*, p. 24, 25).

(1) Avec Gauchier Du Broillart, Jean de La Bresse, Guillaume dit le Bâtard de Poitiers et Perrenet d'Aunoy. Juillet (Franç. 20684, fol. 408).

(2) De la galère *Sainte Catherine* (Pièces orig., vol. 1015, doss. 23184, p. 3).

(3) Franç. 26008, p. 806, et 26009, p. 813.

(4) Le 6 mai, Périllos avait reçu une somme de vingt mille livres pour solder ses équipages (P. ANSELME, *Histoire généalogique*, t. VII, p. 758).

(5) 8 août (DELISLE, *Mandements de Charles V*, p. 275-276).

(6) Ils « aplouvoient » à Rouen, en Vexin et Beauvoisis (FROISSART. éd. Luce, t. VII, p. 157).

(7) Les chefs de corps étaient : le duc de Bourgogne, 1,000 hommes d'armes; le duc Louis de Bourbon, 300; Gui Le Baveux, 300; le commandant des 300 arbalétriers et pavoisiers de Tournai qui avaient quitté leur

une irrésolution de mauvais augure au début de la campagne. Un des hommes qui connaissaient le mieux l'Angleterre, Olivier de Clisson, alléguait que nous n'étions pas « si bien usé, ne coustumier d'aler en Engleterre et faire y guerre que li Englès de passer la mer et venir en France. » La raison, on en conviendra, eût été bien faible pour « brisier le pourpos du roy » (1), si les circonstances n'étaient venues l'appuyer.

Henri de Transtamare faisait savoir que sa flotte ne pourrait partir (2). Au moment de mettre à la voile, on apprenait que le duc de Lancastre, débarqué à Calais, marchait sur Thérouanne. Il fallut disloquer le corps expéditionnaire et diriger les troupes du duc de Bourgogne vers la Picardie, ce dont vous eussiez vu gens se réjouir et « vite trousser et déloger à qui mieux mieux, » de peur d'embarquer (3). Derrière cette armée se levaient, en guise de réserve, les milices du bailliage de Rouen (4). Réduits à leurs seules ressources, les marins de Seine, de Caux et de Somme (5), qu'escortaient les galères *Saint-Hilaire*, *Sainte-Marie*, *Sainte-Catherine*, etc., de l'amiral Périllos (6), frappèrent néanmoins un grand coup en Angleterre. Une courte apparition devant Sandwich, puis un changement de route dans la direction du duché de Lancastre avaient dépisté l'ennemi (7); aux premiers jours de septembre, nos gens

ville, pour prendre part à la campagne, ne revinrent à Tournai que cinq mois après (MORANVILLÉ, *Étude sur la vie de Jean Le Mercier*, p. 167, et pièces justif. VIII, 25, 29, 38. — *Chroniques de Flandres*, t. III, p. 247).

(1) FROISSART, éd. Luce, t. VII, p. 157.

(2) Franç. 4444, fol. 118 v°, analyse.

(3) FROISSART, éd. Luce, t. VII, p. 165.

(4) Mandement royal du 17 septembre 1369 (*OEuvres de Froissart*, éd. KERVYN DE LETTENHOVE, t. XVIII, p. 505).

(5) *Chronique des quatre premiers Valois*, p. 201.

(6) Pièces orig., vol. 856, doss. Cormeilles, p. 14. — Franç. 20684, fol. 430 v°. — Pièces orig., vol. 1015, doss. 23184, p. 3.

(7) Lettres d'Édouard III, 14 et 18 août (KERVYN DE LETTENHOVE, *OEuvres de Froissart*, t. IX, p. 504).

brûlèrent Portsmouth, malgré la précaution qu'Édouard avait prise de jeter dans chaque port un renfort de trois cents hommes (1). Ils ramenèrent prisonniers et butin à Abbeville (2).

Aux attaques incessantes de nos ports, on jugea bientôt combien la renaissance de notre marine inquiétait les Anglais. Dès le mois de juillet, une de leurs escadres saccageait Saint-Denis au Chef-de-Caux (3) et jetait l'alarme dans Harfleur, qu'on réparait à la hâte en munissant de portes neuves le clos des nefs royales (4). Trois mois plus tard, le duc de Lancastre combinait contre la même ville une double attaque par mer et par terre. S'il devait échouer au but devant la résistance d'un vieillard expérimenté, du vieux connétable Moreau de Fiennes, il n'en laissa pas moins de Boulogne jusqu'à Harfleur des traces sinistres de son passage. Sa flotte le suivait aux lueurs des incendies qu'il allumait dans un rayon de huit ou neuf lieues : elle pilla les côtes de la Somme, captura douze vaisseaux et jeta l'ancre au Chef-de-Caux, où elle n'employa pas moins d'une semaine à rembarquer les troupes et le butin (5).

Charles V avait parmi ses officiers un petit neveu de Lewellyn, dernier roi de Galles. Le transformer en prétendant au trône de ses pères et lui donner une flotte (6) pour

(1) 13 août (RYMER, t. III, 2e p., p. 162 et 163).

(2) Où l'amiral les confia à son lieutenant Bonard Vauquier, bourgeois d'Abbeville (P. ANSELME, *Histoire généalogique*, t. VII, p. 758).

(3) Seine-Inférieure, arr. et c. Le Havre, section de Sainte-Adresse.

(4) Archives nation., JJ 100, n° 240. — Franç. 26009, p. 945. — DELISLE, *Mandements de Charles V*, p. 385, n° 747.

(5) *Chronique des quatre premiers Valois*, p. 201. — *Chronique normande de P. Cochon*, p. 123.

(6) Dès le 26 octobre 1369, Édouard III avise à la protection de ses convois (RYMER, t. III, 2e p., p. 164). — Le 2 octobre, fourniture de cordages à Rouen, pour le « présent navire de la mer ordené par le roy » de France. (Tabellionnage de Rouen, reg. 3, fol. 1r). — Nicolas de Mauregard en est le maître des garnisons. 18 novembre (DELISLE, *Mandements de Charles V*, p. 302, n° 609 A et 610). — Les nefs *Sainte-Catherine*, *Jacquet le Boucher*, *Stasse Hue*, armées en guerre, trois nefs de Guérande, de Boulogne et d'Es-

porter la guerre chez l'ennemi, fut bientôt fait. Le bruit s'en répandit en Angleterre; aux fêtes de Noël, disait-on, Owen de Galles ou Yvain apparaîtrait comme un libérateur à ses compatriotes.

Comme la campagne avait pour théâtre un pays montagneux peu propice aux brillantes passes d'armes, le prétendant rallia à sa cause peu de chevaliers français. Il récolta en revanche, à côté de réfugiés gallois (1), des malfaiteurs graciés (2), des gens sans aveu ou sans conviction. La ville de Tournay avait envoyé deux cents arbalétriers et cent pavoisiers vêtus à ses couleurs, blanc et rouge : effrayés par les tempêtes hivernales, autorisés du reste par leur charte communale à refuser leurs services au delà d'une certaine limite, ils ne voulurent pas s'embarquer (3). Ce qui manquait aussi, c'était le nerf de la guerre. On avait emprunté un peu partout : 2,000 livres à l'archevêque de Rouen, l'équipement de deux chevaux à un orfèvre de Paris (4), j'en passe. L'expédition quitta Harfleur vers Noël : dix jours après, elle revenait au port, fuyant devant une horrible tempête, qui parmi les seuls pêcheurs de Rouen fit cent quarante victimes : Owen ne songeant plus à reprendre la mer, il en coûta au roi plus de 200,000 francs (5).

pagne aménagées en transports à chevaux font partie de la flotte. 19-27 décembre (Franç. 26008, p. 806-808; Franç. 26009, p. 813-815; Terrier de Loray, *L'amiral Jean de Vienne*, Appendice, n° 6).

(1) Montres d'Engremer et de Perot de Sainte-Beuve et de leurs 9 écuyers retenus « en ceste présente armée de la mer pour aller en Galles en la compagnie M. Egret de Bezu, chevalier, sous le gouvernement d'Yvain de Galles, capitaine pour le présent passage. » Montre de Mahieu de Ponmolain et 24 hommes. Harfleur, 21-22 décembre (Franç. 21540, fol. 14,125. — Clairambault, vol. 87, p. 6879, n° 151).

(2) Archives nation., JJ 100, p. 307.

(3) *Chroniques de Flandres*, t. III, p. 247.

(4) Delisle, *Mandements de Charles V*, p. 317. — Archives nation., JJ 100, n° 633.

(5) Delisle, *Mandements de Charles V*, p. 128. — *Grandes chroniques de France*, éd. P. Paris, t. VI, p. 322. — Le 11 février 1370, Pierre de Soissons paie plusieurs « choses nécessaires pour la sauveté du navire qui nagaires

Encore une fois, la marine du Levant fut appelée à la rescousse. Amaury ou Aimery VII, vicomte de Narbonne, nommé amiral le 28 décembre 1369 (1), arriva dans le Ponant après avoir mis en état de défense sa ville seigneuriale. Il était escorté du vice-amiral de Languedoc, Jean Colombier (2), commandant des garde-côtes de Narbonne. Une division de quatre galères de Renier Grimaldi, que le clerc de l'armée de mer avait été quérir dans la Rivière (3), devait les accompagner. Mais par un fatal contre-temps, elle fut arrêtée à Lisbonne et se rangea aux ordres de l'amiral de Portugal qui armait contre nos alliés les Castillans. Avec cinquante-huit bâtiments, Lanzaroto Pessagno vint bloquer le Guadalquivir. Il ne put empêcher Boccanera, amiral de Castille, qui n'avait que vingt galères à demi armées (4), de forcer les passes et de revenir en force avec l'escadre de Biscaye. Chargé à son tour, Pessagno profita des ténèbres pour lancer sur les Espagnols deux brûlots : le passage ouvert, il s'échappa. La division Grimaldi, qui le suivait, reprit dans la débâcle sa liberté d'action et continua sa route (5). Dans la Manche, les quatre galères rencontrent l'escadrille de Robert Assheton qui ramenait en Cotentin Charles le Mauvais (6) ; une nef remplie d'écuyers d'Édouard III, succombe après une résistance acharnée :

est venu de la mer » (Pièces orig., vol. 2712, doss. Soissons, p. 11). — La solde des troupes et des marins, à la veille de l'embarquement, avait été effectuée à Harfleur le 18 décembre précédent par le trésorier des guerres Étienne Braque (Franç. 26008, p. 793).

(1) Archives nation., P 2294, fol. 751. Périllos venait de mourir.

(2) *Histoire de Languedoc*, n. éd., t. IX, p. 814-815.

(3) Compte de Pierre de Soissons fini le 1er janvier 1371 n. st. (Archives nation., K 49, pièce 40, publiée dans les *Mélanges de littérature et d'histoire... des bibliophiles français*. 1850, in-8°, p. 267).

(4) Duro, *Marina de Castilla*. Madrid, 1894, in-8°, p. 126.

(5) Costa Quintella, *Annaes da marina portoghesa*, t. I, p. 34.

(6) Nicolas, *History of the royal Navy*, t. II, p. 134. — Charles le Mauvais venait de signer un traité d'alliance avec Édouard III. Août (Rymer, t. III, 2e p., p. 171).

tout est passé à l'épée, sans merci. Quand le capitaine vendit en Normandie sa prise (1), une belle nef de cent quatre-vingts tonneaux, l'amirauté dut s'en rapporter à sa déclaration de capture; il n'y avait plus à bord un seul Anglais vivant pour en témoigner (2). Par représailles, l'escadre anglaise capturait le 23 août 1370 les carraques d'André Spinola et d'Oberto Squarziafico (3), puis les nefs génoises *le Bayard* et *le Vent* (4).

Renier Grimaldi venait à point renforcer la flotte royale, galères huissières (5), navire portugais *San Antonio* (6), nef *Christophe* (7), que Charles V venait d'acheter, barges

(1) Le 6 septembre, Grimaldi se ravitaillait à Harfleur (*Bulletin de la Société de l'histoire de Normandie*, années 1887-1890, p. 201). — Froissart attribue à tort le succès de la bataille navale à des Normands (éd. Luce, t. VII, p. 132, 347).

(2) Tabellionnage de Rouen, reg. 3, fol. 98. La nef fut vendue au trésorier des guerres, Étienne Braque, pour 500 francs d'or.

(3) Réclamations du pape Urbain V et du doge de Gènes à Édouard III. 2 octobre et 6 décembre 1370 (RYMER, t. III, 2e p., 173, 177). Les navires furent restitués le 4 mars 1371 (Record office, *Treasury of the receipt*, miscellanea 40/30).

(4) RYMER, t. III, 2e p., p. 190. — DELISLE, *Fragments d'une chronique inédite relatifs aux événements militaires arrivés en basse Normandie de 1353 à 1389*. Saint-Lô, 1895, in-8°, p. 9. — *Antient Kalendars and inventories of the Treasury of the exchequer*, t. I, p. 230 : endentures passées entre l'amiral anglais de Brienne et les marchands spoliés.

(5) Dix venaient du Clos des galées, les autres étaient celles de Grimaldi et de Colombier (Pièces orig., vol. 2090, doss. Narbonne, pièces 27-28. — Franç. 26010, p. 1220. — Tabellionnage de Rouen, reg. 3, fol. 31). — Les gouverneurs et patrons des galères étaient, avec l'amiral A. de Narbonne et le vice-amiral Colombier, six Grimaldi, Renier, Daniano, Luchino, Cosme, Andelot ou Dandolo et Conrad, Berenger Vidal, Jean de Villaines; les écrivains, également nommés dans les actes et méridionaux pour la plupart, sont « Bernard Clerc, Bernard Cotel, Giraut Sardan, Jaques Marie, Barthelemieu de La Velle, Asselin More, Lucain de Grave, Diemenche Du Solier » (Pièces orig., vol. 2090, doss. Narbonne, pièces 22, 26, 27. — Nouv. acq. latines 2320, pièces 31, 33, 34; — Pièces orig., vol. 856, doss. Cormeilles, p. 14; — *Catalogue de vente d'autographes*, 26 mai 1886, n° 16; — *Bulletin de la société de l'histoire de Normandie*, années 1887-1890, p. 201).

(6) Maitre Jean Vasquez de Lamego. Acheté 1,200 livres le 31 décembre 1369.

(7) Achetée 600 livres. Harfleur, 6 février 1370 (*Catalogue de vente d'autographes*, 23 avril 1866).

Saint-Charles, Saint-Sauveur, Notre-Dame (1), construites à l'arsenal de Rouen. Une barge et un bargot dieppois, une barge et un bargot malouins, le baleinier de Jacques Brument, stationnaires détachés à la garde des ports, joignaient à Leure le reste de la division royale (2).

Le 14 juin 1370, les deux galères du vice-amiral de Languedoc, Jean Colombier, partaient reconnaître la « convine » de l'ennemi, qui rôdait vers Cherbourg (3). A sa suite, les trente bâtiments d'Aimery gouvernaient sur Southampton, où se concentraient les transports de Guyenne. Ils brûlaient Gosport aux abords de Southampton; une pointe sur Douvres, remparée à la hâte, n'eut pas le même succès (4). Un grand vaisseau bayonnais, en provenance de Londres, tombait, il est vrai, en leur pouvoir (5).

Le 21 août, l'amiral rafraîchissait dix galères et un baleinier au Chef de Caux (6), puis, reprenant sa croisière, détachait successivement à Harfleur des galères de ravitaillement (7). La campagne dura jusqu'au 4 novem-

(1) Maîtres Houe, Jean Brument, Pierre Bouffart. Il avait fallu un an, de juillet 1369 à juillet 1370, pour les construire. Les quittances des ouvriers remplissent les Mss. Franç. 26008 et 26009, pièces 791, 795, 812, 813, 834, 839, 885, 890, 895, 901, 915, 923, 934. — Nouv. acq. latines 2320, p. 26. — Pièces orig., vol. 2090, doss. Narbonne, p. 23.

(2) Les bâtiments malouins étaient commandés par Guillaume Morfouace (Pièces orig., vol. 2090, doss. Narbonne, p. 25, 26.) Le 22 juillet, les troupes d'embarquement, du moins la compagnie du sire de Cramoisy, Pierre d'Aumont, étaient passées en revue à Harfleur (Clairambault, vol. 138, p. 2487, n° 48). — Avitaillement de galère le 23 juillet (Nouv. acq. latines 2320, p. 31).

(3) Pièces orig., vol. 2090, doss. Narbonne, p. 22. — Franç. 26009, p. 920.

(4) Nicolas, *History of the royal Navy*, t. II, p. 133, 134.

(5) Mandement du roi Édouard III. 29 juillet (*Privy seal*, 29 juillet, 44e année d'Edouard III.)

(6) Pièces orig., vol. 2090, doss. Narbonne, p. 26, 27. — Achats de vivres pour la flotte par Richard de Cormeilles à Rouen, par Jean de Châlons à Harfleur. Juillet-août (Franç. 26009, pièces 930, 933, 938, 939, 947, etc.)

(7) Ravitaillement de la galère amirale, des galères Dandolo, Conrad Daniano et Luchino Grimaldi les 15, 16, 21 et 24 septembre (Nouv. acq. latines 2320, p. 33, 34. — *Catalogue de vente d'autographes*, 26 mai 1886,

bre (1) : les *beacons* d'alarme n'avaient cessé d'appeler les milices anglaises à la défense des côtes (2).

Cette guerre d'escarmouches fatiguait beaucoup l'ennemi. Elle continua en 1371. Chaque mois, quelque galère royale armait en course (3); Édouard III, anxieux, se demandait quel était le point menacé : un jour, il croyait savoir qu'une expédition était dirigée contre son château de Folkestone (4); le lendemain, on lui annonçait qu'elle avait débarqué à vingt ou trente lieues de là. Pendant que ces attaques retiennent l'attention de l'ennemi, Charles V presse sourdement ses préparatifs. En dehors des mesures préventives destinées à parer à toute agression (5), il en est d'autres qui dénotent l'intention de donner plus d'ampleur à la guerre. De nouveaux magasins pour les garnisons de l'armée navale (6) étaient créés à Harfleur, un dépôt de vivres à Dieppe (7); le maître du clos des galées, armé du droit d'abattre les plus beaux arbres des forêts de Roumare et de Rouvray (8), mettait en chantier deux

p. 2, 16.) — Ravitaillement de la barge *Saint-Sauveur*, le 15 octobre (Pièces orig., vol. 358, doss. 12111, pièce 2).

(1) Franç. 26009, pièce 993 : neuf galères « de nouvel retournées de la mer » sont halées à Rouen.

(2) NICOLAS. *History of the royal Navy*, t. II, p. 134.

(3) La galère commandée par Jacques de Montmort. Avril 1371 (DELISLE, *Mandements de Charles V*, n° 769). — Les galères d'Angelin Juge et Loys Carleval, 6 Juin 1371 (DELISLE, *Mandements de Charles V*, n° 781). — Montre de Guillaume de Fayel, servant en l'armée de la mer. 15 juin (Clair., vol. 46, p. 344).

(4) Mandement d'Édouard III. Westminster, 13 mai 1371 (RYMER, t. III, 2e p., p. 183).

(5) Visite des forteresses du bailliage de Caen, 13 février-23 mars (*Mémoires de la Société des Antiquaires de Normandie*, t. XI, p. 185).

(6) Achat de deux maisons à Harfleur, d'un manoir proche du presbytère et d'une maison au bout du pont en la rue aux Charettes, pour loger les garnisons de la flotte royale, septembre-octobre 1370 et janvier 1371 (Trésor des Chartes, pièces analysées dans les Mss. Franç. 21098, p. 114, 115, nos 7, 9, 10). — En outre, Charles V fait fabriquer des portes neuves au Havre de Harfleur et un moulin (DELISLE, *Mandements de Charles V*, p. 385, n° 747).

(7) 20 décembre 1370 (Pièces orig., vol. 1797, doss. 41588, p. 7).

(8) Communication de M. Advielle à la Réunion des sociétés savantes,

barges (1) et trois galères subtiles (2) pendant qu'une équipe de « calefas et remouras » levantins dirigés par Asselin Grillo, clerc de l'armée de la mer (3), rhabillait les autres navires (4).

Non content de cet accroissement de forces, Charles V essayait d'obtenir, par l'intermédiaire du pape, l'appui de la marine génoise. « Que le doge, disait-il, m'aide à imposer la paix au roi d'Angleterre, et, la guerre finie, la Croisade commencera : on partira de Gênes, et le doge sera l'amiral général de la flotte de transport. » A défaut d'un secours plus considérable, Charles V demandait vingt galères qu'il solderait vingt mille florins par mois (5). La République, fort circonspecte, ne répondit point; mais Renier Grimaldi promit d'amener ses Monégasques (6). Le roi de Castille était prié en même temps d'exécuter ses engagements à notre égard (7). Pour couvrir les frais de l'armée navale, Charles V eut re-

du 9 avril 1885 (*Bulletin archéologique du comité des travaux historiques* (1885), p. 191).

(1) Sous la surveillance de Jean Ribaut, vicomte de Montivilliers (Français 26010, p. 1122, 1140, 1218, 1219, etc.; Bibliothèque du dépôt de la Marine, A 87, 2e vol., n° 6 : TERRIER DE LORAY, *Jean de Vienne*, Appendice, n° 12, p. IX).

(2) Franç. 26010, p. 1220, 1222.

(3) « Acelin Grille, clerc de l'armée de la mer et maistre des réparations de nostre navire » était Génois (Sur des Grillo, voyez Archives de Gênes, *Antico Comune*, vol. 90, Ambasciate Anglie (1376), fol. XIXv-XX).

(4) Franç. 26010, p. 1114; — Pièces orig., vol. 1409, doss. Grille 31,809, p. 2-5; — DELISLE, *Mandements de Charles V*, nos 847, 873; — *Catalogue de livres, pièces historiques*, etc., dont la vente aura lieu le mardi, 14 mars 1882, rue des Bons-Enfants, 28. Paris, A. Voisin, 1882, n° 148 : Comptes des dépenses faites pour réparer la galée de l'amiral de France Aimery de Narbonne.

(5) Instructions à Aleaume Boistel, maitre des Requêtes, envoyé à Avignon, puis à Gênes. Paris, 28 octobre 1371 (Archives nation., J 497, pièce 14).

(6) P. ANSELME, *Histoire généalogique*, t. IV, p. 490.

(7) Par l'ambassadeur Jacques de Pencoedic, que Charles V envoie en Castille. Mandement du 1er juillet 1371. Il faut lire dans la quittance de Pencoedic, « le roy de Gastelle », c'est-à-dire de Castille, et non le roy de Gosel ou Gozola en Afrique (DELISLE, *Actes et mandements de Charles V*, n° 791. — Sur Jacques de Pencoedic, voyez LECOY DE LA MARCHE, *Relations de la France avec Majorque*, t. II, p. 395).

cours à un emprunt forcé : ses commissaires taxèrent les bourgeois de Rouen suivant leur fortune à un prêt plus ou moins fort. Ils prélevaient de même les provisions de la flotte en n'exceptant de ce droit de prise que les blés appartenant aux écoliers de l'Université de Paris (1).

Il était temps de rabattre l'orgueil anglais qu'enflait une nouvelle victoire navale (2) remportée le 1er août 1371 dans la baie de Bourgneuf. La flotte flamande du capitaine Jean Pietreson, formée en une masse compacte, avait été battue et capturée après trois heures de combat par l'amiral Guy de Brienne.

Le fier défi qu'Owen de Galles lançait aux Anglais le 10 mai 1372 marqua la reprise des hostilités. Assassins, disait-il, vous avez par « mauvais courage et convoitise damnée » dépouillé et tué les rois de Galles mes ancêtres; mais, de par Dieu, je recouvrerai mon droit héritage; sachez que j'ai gens d'armes, archers et arbalétriers aussi bien que navires, et, pour les défrayer, trois cent mille francs avancés par le roi de France (3). — Petite armée en vérité : deux compagnies d'hommes d'armes et une bande d'aventuriers, en tout de six cents à huit cents hommes (4). Petit état-major en proportion, l'embryon d'une cour minuscule : quatre chevaliers, dont l'Anglais Jacques Wyn, que les attraits de la douce France avaient touché au cœur et que sa courtoisie avait fait surnommer le *Poursuivant d'amours* (5). Quinze

(1) *Catalogue Joursanvault*, pièce 1865. — *Ordonnances*, t. V, p. 455. — Franç. 26011, p. 1313-1315.

(2) Froissart, éd. Luce, t. VIII, p. xix, 25. — *Antient Kalendars and inventories of the treasury of the exchequer*, t. I, p. 230.

(3) Archives nation., JJc 27, fol. 55, publié par Kervyn de Lettenhove, *Œuvres de Froissart*, t. VIII, p. 435.

(4) Owen avait 200 hommes, dont 100 arbalétriers. Morelet de Montmor, avec le Gallois de Pierrecourt comme second, commandant une seconde compagnie de 120 hommes d'armes passée en revue à Harfleur le 22 avril, et son frère Jacques 20 hommes d'armes et 20 arbalétriers (Archives nation., J 475, p. 100¹. — Franç. 20684, fol. 430 v°).

(5) *Grandes chroniques de France*, éd. P. Paris, t. VI, p. 320.

barges, bien étoffées de marins, attendaient à Harfleur le « Lieutenant du roi en la flotte de la mer en l'armée des barges ». Tel était le titre officiel du prétendant, le vrai, car son voyage de Galles (1) finit à Guernesey.

C'était au printemps : juin commençait. Les jeunes Guernesiaises, les *basselettes*, avaient tressé des « chapeaulx de fleurs et de violettes » pour leurs amoureux. Sous cette parure de fête, l'arme au poing, les jeunes gens accoururent à la *descente des Aragousais* (2). Triste fête! le soir, les violettes se fanaient sur des tombes. Les troupes d'Owen, débarquées dans la baie de Vazon, se déployaient à la faveur d'un marais appelé la Grande Mare : les insulaires lâchèrent pied. Quatre-vingts hommes de la garnison de Saint-Sauveur-le-Vicomte, détachés à la défense de l'île, rallièrent les fuyards; et le combat recommença à deux lieues du Château-Cornet, au lieu dit la Hoguette. Nouveau désastre pour les Guernesiais : huit cents des leurs jonchèrent la plaine (3). Restait le gouverneur, Aymon Rose; retranché derrière les murailles du Château-Cornet, il soutint sans faiblir plusieurs assauts. Ses soldats surprirent même dans une sortie nocturne les assiégeants et massacrèrent des gamins de Paris endormis autour d'un feu de bivouac (4).

Sur ces entrefaites, Owen apprenait par des marchands flamands qu'une flotte anglaise se dirigeait vers La Rochelle et par un mandement de Charles V qu'elle avait été battue.

(1) Clairambault, vol. 51, p. 3845. — DELISLE, *Mandements de Charles V*, p. 499, n° 959. — Froissart (VIII, 45) porte l'effectif total à 3,000 hommes. — British Museum, Additionnal Charters, n° 11348. — Archives nation., JJ[c] 27, n° 215.

(2) C'est le nom que les traditions du pays donnent à cette affaire (DUPONT, *Histoire du Cotentin et de ses îles*, t. II, p. 416).

(3) *Chronique des quatre premiers Valois*, p. 230.

(4) FROISSART, éd. Luce, t. VIII, p. 66-70. — Une chronique française finissant à l'année 1380 (Bibliothèque Vaticane, Regin. 749, fol. 521), dit que les Anglais, après avoir perdu 300 hommes sur 4,000, se retirèrent dans le château de Beauregard et que les Français allèrent rançonner Jersey.

Il recevait ordre de rallier la flotte castillane victorieuse. Il partit donc, laissant en croisière les barges du malouin Guillaume Morfouace, de Jean Brument et de Jacques Le Boucher (1). Le 19 juillet, il jetait l'anore à Santander (2).

Pour décider Henri de Transtamare à intervenir dans la guerre franco-anglaise, il avait fallu que la compétition de Jean de Lancastre, gendre et héritier du roi Pierre, vînt menacer son trône.

L'escadre qu'il nous envoya des « lointaines contrées » de l'Andalousie, tombait, le 22 juin, par le travers de La Rochelle (3), au milieu de trente-six nefs anglaises, que commandait un tout jeune homme (4) chargé de « réconforter » l'Aquitaine. Assez légères de troupes, les nefs de Jean de Pembroke étaient en revanche lestées d'une solde suffisante pour trois mille hommes. Quant aux Espagnols, dont les chroniqueurs exagèrent ou atténuent le nombre selon qu'ils écoutent vaincus ou vainqueurs, ils n'avaient pas, comme le prétend Froissart, treize barges et quarante grosses nefs, embastillées de guérites, d'arbalètes et de canons, « de plommées de plonch pour tout effondrer (5) ». Mais leurs vingt-deux galères (6), dont quatorze seulement prirent part à l'action (7), sous les ordres d'un marin expérimenté

(1) Qui capturèrent près de l'île de Batz la nef portugaise *Corpo-Santo* et relâchèrent à Bréhat sur les côtes de Bretagne (Lettre de rémission de septembre 1372. Archives nation., JJ[c] 27, n° 215.)

(2) Archives nation., J 475, p. 100[1]. — Clairambault, vol. 9, p. 511. — MORANVILLÉ, *Étude sur la vie de Jean Le Mercier*, p. 186.

(3) A deux lieues de La Rochelle.

(4) WALSINGHAM, *Historia anglicana*, t. I, p. 314.

(5) FROISSART, éd. Luce, t. VIII, p. 292. Cet effectif appartient en réalité à la flotte franco-espagnole armée deux mois plus tard.

(6) « 13 grosses galées », selon une variante de Froissart (éd. Luce, t. VIII, p. 36). — 12 galères (LOPEZ DE AYALA, *Chronica del rey don Enrique Segundo*. Madrid, 1877, gr. in-8°, p. 11). — 20 galères (*Chronique des quatre premiers Valois*, p. 433). — 22 galères (*Cronique des Pays-Bas, d'Engleterre et de Tournay*, apud *Chroniques de Flandres*, t. III, p. 259).

(7) Chronique finissant en 1380 (Bibliothèque Vaticane, Regin. 749, fol. 521).

comme le grand amiral de Castille Ambroise Boccanera (1), n'étaient pas moins redoutables. C'était l'élite de la marine espagnole, que des luttes incessantes contre les Maures avaient rompue aux stratagèmes des guerres d'Orient.

Arbalétriers à leurs créneaux, rameurs derrière leur pavesade, les galères espagnoles foncent sur le front de bataille ennemi, dont les vaisseaux de haut bord masquent quatorze transports à munitions. Les archers anglais arrêtent cet élan par un tir si roide que les Espagnols peuvent difficilement se découvrir pour décocher leurs dards.

Mais le reflux, en entraînant les nefs britanniques, laisse quatre transports aux mains des Castillans, qui précipitent les équipages par-dessus bord.

Au lieu de poursuivre son avantage, Boccanera fait sonner la retraite sous les huées des Anglais. Mais lui, d'en rire : « Ils sont à nous, dit-il à ses officiers; ils nous attendent demain à la pleine mer. Croyez-m'en, nous leur courrons sus dès le jusant; nos galères légères triompheront de leurs nefs et de leurs barges pesantes qui ne peuvent remuer par la basse eau ; nous les assaillirons et de feu et de traits » (2).

Cependant les Anglais, fort mal à l'aise, ne songeaient qu'à entrer à La Rochelle. La nuit, claire et sereine, les favorisait; mais point de vent, et l'eau trop basse pour forcer la croisière ennemie. Quant à gagner en bateaux les quais de La Rochelle, l'entreprise semblait impossible sous le feu des galères. Là pourtant eût été le salut; car plusieurs gentilshommes de La Rochelle purent rallier la flotte anglaise dans la nuit du 23 au 24, en tournant les galères espagnoles. Mais les conseillers de Pembroke, « tout considéré et pesé le bien

(1) La seule mention de Boccanera, grand amiral des galères, à la tête de l'escadre, suffit à prouver que les chroniqueurs normands et espagnols ont raison à l'encontre de Froissart, et que l'escadre comprenait des galères.

(2) J'adopte le récit de la *Chronique des quatre premiers Valois* (p. 433), corroboré par la plupart des autres chroniques.

contre le mal, dirent qu'ils attendraient l'aventure de Dieu et se battraient le lendemain tant qu'ils pourraient durer et se vendraient plus cher que onques gens ne firent : ce propos arrêté, ils passèrent la nuit au plus bel qu'ils purent » (1).

Dans les blancheurs de l'aube, par un flux encore si faible que les nefs d'Angleterre ne flottaient point, les galères espagnoles revinrent à la charge. Elles poussaient chacune devant elle un petit brûlot rempli de graisse et d'huile qu'un matelot tout nu alla accrocher aux grands navires anglais. *La Michelle* de Dartmouth, capitaine Guy de Brienne et Thomas Renald, *la George* de Dartmouth aux deux frères Assheder, *la Gabrielle* aux deux Knoll (2), et onze autres bâtiments prirent feu. Sans prendre garde aux flammes qui crépitent, leurs équipages, huit cents hommes, s'obstinaient à combattre... un horrible fracas éclate sous leurs pieds : les chevaux embarqués défoncent à coups de sabots la cale, « de la rage du feu qu'ils sentoient ». Tout périt, « ars ou noyés » ; et le bâtiment qui portait la solde des troupes s'abîmait avec les autres dans les flots.

Les nefs des commandants anglais restaient indemnes. Cabeza de Vaca et Fernand de Péon enveloppent Jean de Pembroke avec quatre galères, tandis que Boccanera et Rui Diaz de Rojas jettent le grappin sur la nef de Guichard d'Angle. Les Espagnols étaient en foule, et il n'était chez eux si petit valet qui ne valût un homme d'armes. Leurs navires coulant bas, Pembroke, Guichard et vingt-deux cheva-

(1) FROISSART, éd. Luce, t. VIII, p. 296. Cette variante du texte de Froissart est beaucoup plus fidèle à la vérité que la légende adoptée par tous les historiens et établie par l'éditeur comme le texte original de Froissart (*Ibidem*, p. 36.)

(2) En dédommagement de leurs trois nefs, « nadgairs arsez en nostre service devant la ville de la Rochelle », Édouard III fait livrer aux propriétaires sa nef *la Nicholas*, « pour départir la valeur d'icelle ovelement entre eulx. » (Cambridge Univ., Mscpt D d III, 53, p. 105).

liers qui combattaient à leurs côtés (1), blessés pour la plupart, furent pris : tels, un vieux chevalier des guerres d'Orient, Florimond de Lesparre; un Suisse du canton de Vaud, Othe de Granson, qui avait essayé de dégager Guichard d'Angle en prenant à revers le vaisseau de l'amiral Boccanera; tels encore, les Poitevins venus à la rescousse pendant la nuit (2), Jean de Harpedenne sénéchal de La Rochelle, les seigneurs de Tonnay-Boutonne et de Poyanne (3), Jacques de Surgères et Mauburni de Lignières. Par un sentiment chevaleresque, les vainqueurs envoyèrent ensevelir en terre sainte, à La Rochelle, les cadavres des chevaliers qu'on avait entassés dans une barge.

Les Rochelais, qui n'avaient pas voulu suivre leur sénéchal, purent se louer de leur conduite. Un mandement d'Édouard III, saisi sur le comte de Pembroke, prescrivait de déporter en Angleterre des ôtages rochelais et gascons (4), « en seurté que le dit païs de Ghiane demorât toujours en l'obéissance du dit roy d'Engleterre. » Comme pièces à conviction, on tira du fond des cales anglaises les monceaux de chaînes destinées aux ôtages. Le soir même de la bataille, l'escadre gagnait la haute mer, trompes, trompettes et musettes sonnant, tambours battant, flammes au sommet des mâts, si longues que les pointes touchaient l'eau.

Owen de Galles, on s'en souvient, attendait à Santander, maugréant contre la cherté des vivres, quand la flotte, après

(1) « Jusques à l'eure de tierce », selon FROISSART, c'est-à-dire neuf heures. — Bibl. Vaticane, Regin. 749, fol. 521.

(2) FROISSART, t. VIII, p. 40-43.

(3) Archives nation, JJ 104, n° 107 : Confiscation des terres du sire de Poyanne. — Citons encore, parmi les prisonniers : Jean de Courson, Jean Trussel, Thomas de Saint-Aubin, Gérard de Tartas, Robert Twyford, Jean de Gruyères.

(4) 10,000, suivant les *Chroniques de Flandres*, t. III, p. 260. — Mais il n'est question dans Froissart que de 12 Rochelais à saisir comme ôtages, et la flotte de Pembroke n'était pas suffisante pour transporter un aussi grand nombre de passagers.

une pénible navigation, parut enfin, vers le 22 juillet (1).

La vue des prisonniers le dérida. Brutalement traités selon la mode allemande, on les traînait chargés de fers et accouplés comme chiens en laisse. « Noble gent de France et doulce, » gémissaient les malheureux, « que ne sommes-nous vos prisonniers! Bien différent serait notre sort. » Mais Owen les raillait : « Est-ce donc ici, Pembroke, que tu viens me rendre hommage pour ces fiefs du pays de Galles que tu tiens d'un assassin et d'un voleur? Je suis Owen, fils du prince de Galles, que votre roi d'Angleterre fit tuer à tort et à péché, en me dépouillant de mon héritage. » Soutenant jusqu'à la fin son rôle de prétendant, il vint implorer le concours du roi de Castille pour remonter sur le trône de ses aïeux. « Sire, s'écrièrent les Espagnols, envoiez-nous en la terre de Suoye, en Grenate, en Persie, oultre les destroiz de Maroc, où il vous plaira, fors en Galles. Car là ne yrons-nous point par nulle manière » (2). Owen quitta Burgos, furieux et fixé désormais sur l'inanité de ses projets.

Tout autre fut l'accueil réservé par Henri de Transtamare aux vœux de Charles V. Quarante nefs et huit galères, armées à Santander sous le commandement de l'adelantado de Guispuscoa Rui Diaz de Rojas, se joignirent aux douze ou treize barges d'Owen pour bloquer les ports anglais du Poitou et de la Saintonge. Elles jetèrent l'ancre devant La Rochelle, étendant leurs lignes d'investissement entre les îles de Ré, Aix et Oléron. Or, le connétable et trois princes du sang poussaient les Anglais à la côte, sans que le pays gisant « en grant branle » pût leur opposer « nul souverain chapitaine ».

(1) Ce jour-là, Owen passait en revue sa troupe (Archives nation., J 475, p. 100[1]). D'après Froissart, les Espagnols restèrent en mer un mois après la bataille de La Rochelle. — Le 24 juillet, Owen, toujours à Santander, ravitaillait ses barges pour aller avec elles « au voyage de Galles : » 32 tonneaux et demi de vin lui coûtaient 1,170 francs d'or (Clairambault, vol. 51, p. 3845. — *Chronique des quatre premiers Valois*, p. 232).

(2) *Chronique des quatre premiers Valois*, p. 232.

Une colonne de trois cents armures de fer, commandée par Renaud de Pons et Thibaut Du Pont, investit tout à coup le château de Soubise à l'embouchure de la Charente. La châtelaine demanda des secours à Saint-Jean d'Angely, où Jean de Grailly, captal de Buch, commandait. Comme il sied à tout « noble et gentil homme de sanch, enclins de conforter dames et damoiselles, en quel parti qu'elles fuissent, » le captal répondit galamment qu'il arrivait lui-même. Derrière lui, marchaient avec leurs capitaines les garnisons de Niort, Lusignan, Angoulême, Saintes, deux cents lances. Le 22 août, à la nuit, elles tombaient à l'improviste sur le camp français, qui fut enlevé en un instant : la besogne achevée, les prisonniers ligottés, la troupe anglaise s'installa dans les cabanes de feuillages du camp.

Les ténèbres lui avaient dérobé la vue de treize barges de guerre ancrées devant Soubise. Vers minuit, quatre cents armures de fer en débarquèrent silencieusement et se séparèrent en deux colonnes : soudain, une « foison » de falots et de torches s'allumèrent, éclairant l'attaque du camp anglais par la colonne d'Owen de Galles. Surprises par derrière, les troupes du captal s'enfuirent éperdues par la rue d'un faubourg qui s'ouvrait devant elles. Là se tenaient en embuscade, pour les cueillir au passage, les Normands des deux frères de Montmor. Il n'échappa que quelques capitaines anglais, auxquels la garnison de Soubise tendit une planche de salut par-dessus les fossés.

La capture du captal de Buch (1) suscita bien des convoitises parmi les vainqueurs. Les frères de Montmor coupèrent court au débat, en embarquant les prisonniers sur une galiotte de quatre-vingts hommes d'équipage et de vingt arbalétriers, qui les transporta le soir même dans les

(1) Il s'était rendu à un écuyer picard de la compagnie d'Owen, nommé Pierre Danviller.

eaux d'Oléron (1). Le lendemain, Soubise se rendait à Owen (2).

Soubise nôtre, c'étaient Saint-Jean d'Angely, Taillebourg, La Tour de Broue et les places anglaises de la Charente qui tombaient (3). Étroitement bloqués par terre et par mer, les bourgeois de La Rochelle prirent le parti de désarmer leur garnison anglaise, soixante hommes, pendant une revue, et de dicter au roi de France les termes de leur soumission. Sur la promesse que leurs privilèges seraient confirmés et leurs propriétés respectées, ils ouvrirent leurs portes le 8 septembre : ce n'était pas l'affaire des marins espagnols, frustrés dans leurs espérances de pillage. Une « très grant noize et tumulte » éclata entre eux et la milice bourgeoise (4) : de dépit, Diaz de Rojas levait l'ancre et retournait en Espagne.

Des vents d'une violence inouïe avaient retenu en mer quatre cents navires, qu'Édouard III amenait au secours du Poitou. Parti le 31 août de Sandwich, il dut regagner l'Angleterre après neuf semaines d'une navigation errante. A peine avait-il débarqué, qu'une brise favorable, mais trop tardive, s'élevait du nord-est (5).

Depuis le mois de mai, une division de huit galères françaises, commandée par Renier Grimaldi (6), couvrait les

(1) Archives nation., J 475, n° 100[1]. — Les frères de Montmor venaient d'être nommés gouverneurs d'Oléron (Archives nation., J 400, n° 67).

(2) FROISSART, éd. Luce, t. VIII, p. XXXVIII, 64-71.

(3) FROISSART, éd. Luce, t. VIII, p. XL, notes 2, 3.

(4) La raison de la rixe serait, selon M. Luce, le transfert du captal de Buch à La Rochelle le 8 septembre (Archives nation., J 475, n° 100[1].) Mais, outre que le compte des geôliers du captal ne porte pas mention d'une rixe, il est bien plus logique d'attribuer à un cas de légitime défense la prise d'armes des bourgeois (FROISSART, éd. Luce, VIII, p. XLVI, n° 1).

(5) FROISSART, éd. Luce, t. VIII, p. LIV, 93-96.

(6) Et par les patrons Jean, Antoine, Cosme et Andelot Grimaldi, Castaneo d'Oria, Angelin Juge, Girard de Vacca et sire Jean Forchier ou Fortier, qui armaient en mai (TERRIER DE LORAY, *Jean de Vienne*, Appendice, n° 16, p. XII. — MORANVILLÉ, *Étude sur Jean Le Mercier*, p. 264, 270. —

convois marchands de la Manche; elle ne laissait point d'inquiéter les ports de l'Angleterre. Grimaldi, qui avait déjà capturé plusieurs nefs ennemies, se distingua par un « point de guerre digne de mémoire ». Sa galère vint à s'échouer près de Sandwich; dans cette position critique, les Génois de son équipage repoussaient vigoureusement les attaques des pillards anglais. « Quelle est cette galère, demanda le capitaine de la forteresse voisine? — Une galère du roi de France. — Eh bien! rendez-la au roi de France et d'Angleterre. — Comment l'appelez-vous? dit Grimaldi. — Édouard. — Édouard! ce n'est pas le nom du roi de France : il s'appelle Charles, et à lui seul la rendrons (1). »

Dramatisé par la tradition populaire, le souvenir de cet exploit se conservait très net encore un siècle plus tard, comme nous le voyons dans *le Débat des hérauts d'armes de France et d'Angleterre.*

« Le maistre du galiotage, un premier jour de may, entreprinst d'entrer en la rivière de Thamise et porter le may à ceulx de Londres. Et entra en la ville jusques au pont, et à canons enflambés et à fusées ardans les festia. Et fut l'escaramousche grande; puis (que), pour ce que la mer se retraioit, s'en partit de la dicte ville, et au dessoubz Sainte-Catherine assabla une de ses galées. Lors, il feist descendre tout son écupage, et de force d'avirons feist faire un petit parc environ ladite galée, et la garda à puissance contre la ville de Londres jusques à ce que la mer revint; et quant il sentit que sa galée estoit desassablée et floutoit, chascun print son aviron, et s'en vint le dit galiotage sain et sauve et toute sa compaignie » (2).

Pièces orig., vol. 1411, doss. Grimaut 31884, pièce 2. — *Catalogue Joursanvault*, n° 1866).

(1) *Chronique des quatre premiers Valois*, p. 235.

(2) *Le débat des hérauts d'armes de France et d'Angleterre* (1456), éd. L. Pannier et P. Meyer. Paris, 1877, in-8°, p. 30-31. — Les galères de Grimaldi, rafraichies le 5 septembre à Harfleur (Franç. 26011, p. 1331),

De ce maître du galiotage, on avait oublié le nom; on oubliait aussi que Grimaldi paya plus tard de sa liberté son acte de bravoure.

II

LES ANGLAIS EN BRETAGNE

La fortune de l'Angleterre, jusque-là si florissante, déclinait. Sa suprématie maritime était ébranlée. La défaite de La Rochelle et plusieurs échecs successifs, non moins que les reproches du Parlement anglais, avaient profondément affecté celui que « touz les pays tenoient et appelloient le Roi de la mier (1). »

Renforçant sa flotte des galères génoises du capitaine Pierre Campofregoso (2) et de plusieurs barges en construction dans les ports du Nord (3), Édouard III mit à la mer une forte escadre en février 1373. Les amiraux Guillaume de Nevill, Philippe de Courtenay et le capitaine de l'armée des barges, Guillaume de Salisbury, jetèrent l'ancre à Saint-Malo; l'incendie de sept navires marchands de Castille, trouvés au port, laissait tristement augurer de leur séjour (4). Chassés du Poitou, les Anglais se retranchaient en Bretagne avec la complicité du duc Jean IV.

Sans oser déclarer une guerre que ses sujets réprouvaient, le duc avait exprimé à Charles V des plaintes très vives

sont désarmées le 26 septembre 1372 (Franç. 26011, p. 1335-1336).

(1) *Rotuli Parliamentorum Angliæ*, ann. 1372, t. II, p. 311.

(2) Notification d'Édouard III à ses amiraux, 22 novembre 1372. (RYMER, t. III, 2e p., p. 208, 209.) — Grégoire Uso di Mare et Obert Gai étaient retenus pour un an avec 50 arbalétriers et 50 marins (RYMER, *Ibidem*, p. 211).

(3) Record office, Issue Rolls, 47 Edward III Michaelmas, membran. 14.

(4) RYMER, t. III, 3e p., p. 3. — FROISSART, t. VIII, p. LXX.

contre les pirateries des Espagnols, des Génois et des Normands (1).

Il en avait pris prétexte le 1[er] juillet 1372 pour « tenir barges et autres vesseaux arméz sur les portz » de son duché (2). Mais la date à laquelle il exprimait cette décision, huit jours après la bataille de La Rochelle, non moins que la ligue signée avec Édouard III (3), ne laissait aucun doute sur ses intentions. Le fils tenait bien du père; de Jean de Montfort, il avait hérité la haine de la France.

Cette haine alla jusqu'à céder aux Anglais Hennebont, Morlaix (4), excellentes escales, Brest, son meilleur port d'armement que Jean de Nevill vint occuper dès juillet 1372 avec une escadre et une compagnie de six cents hommes (5). La ténacité anglaise remportait une belle victoire diplomatique, si l'on peut appliquer cette épithète aux procédés autoritaires d'Édouard III, à l'ultimatum grossier qu'il adressait à Jean IV dès le mois de janvier 1365 : « La garde du château de Brest sera commise à un bon et suffisant Anglais : il en sera de même de Saint-Matthieu et des villes ou châteaux du littoral, sans qu'ils puissent jamais échoir à un Breton. Le duc se laissera gouverner par le conseil des bons Anglais qui ne lui ont jamais failli; il leur montrera meilleur amour et leur fera meilleure chère désormais, car sa conduite, quant à ce, laisse à désirer (6). » La mise en tutelle de l'autorité ducale, si brutalement réclamée en

(1) Dom Morice, *Histoire de Bretagne*, t. I, p. 339.

(2) *Bulletin de la Société des Bibliophiles bretons*, t. IV (1881), p. 52 : Une aide sur les marchandises importées ou exportées couvrait les frais d'entretien de l'escadre.

(3) 19 juillet 1372 (Rymer, t. III, 2[e] p, p. 202).

(4) En novembre 1371 (*Mémoires pour servir à l'histoire de Bretagne*, éd. Dom Morice, t. I, col. 1674).

(5) *Mémoires de Bretagne*, t. II, col. 48. — Froissart, éd. Luce, t. VIII, p. 123.

(6) Avis d'Édouard III donné en charge à Lambert, clerc du duc de Bretagne en janvier 1365 n. st. (British Museum, Cott. Caligula D III; publié par Kervyn de Lettenhove, *OEuvres de Froissart*, t. XVIII, p. 480).

1365, était chose faite en 1372. Les instructions de Jean de Nevill comportaient les pouvoirs les plus étendus : et Jean IV, au moment de partir pour l'Angleterre, les confirmait en lui abandonnant la police de la mer moyennant la perception d'un tiers des profits. Ce qu'était la police anglaise, un contemporain nous le laisse entendre.

La nef marchande *Santa Clara* avait quitté Majorque le 28 août 1373 à destination de la Flandre. Assaillie par la tempête dans le golfe de Gascogne et désemparée, elle avait touché à La Rochelle pour se gréer à neuf. Aux yeux des Anglais, c'était pactiser avec l'ennemi. Au « Ras de Sent Marti (1) » en vue de « lo Semblo », l'armée navale de Roger de La Pole se précipita sur elle, sans lui laisser le temps de demander « los breus de brist », comme cela se pratiquait dans ces parages. Le lieutenant et frère de l'amiral d'Angleterre, Jean de Nevill, gardait un tiers du butin, en attribuait un autre aux marins de Roger de La Pole et réservait le reste au trésorier-procureur du duc de Bretagne (2). L'équipage, enfermé dans une tour du château de Brest, où il resta dix ans, vit dépecer la *Santa Clara,* amenée par la *Nef du Diable* au pied de la forteresse. D'habitude, les Anglais se prévalaient du droit de bris pour piller les navires neutres et pour parsemer d'épaves ces parages désolés où la mort semble marquer son empreinte, l'Enfer de Trogoff, la Baie des Trépassés. Les bâtiments qu'épargnait la tempête recevaient le coup de grâce de ce vaisseau dont le nom disait assez les fonctions, *la Nef du Diable* (3).

Quand les fosses du château furent encombrées de prisonniers, les Anglais jugèrent plus expéditif de supprimer désormais les témoins de leurs vols; mais avec quel raffine-

(1) Ou S. Mahé.

(2) François de « Malibron » ou Melbourne.

(3) Tel fut le sort d'une autre nef majorquaine partie de Flandre le 15 janvier 1373 et amarinée au Chef-de-Caux ou à Claudon « Caldo », par quinze navires anglais.

ment de cruauté, vous allez le voir. Une de leurs escadres, trois nefs et cinq barges de guerre, avait capturé à soixante milles de Portsmouth un deux-ponts majorquain (1). Déshabillé de tous ses agrès, mis à nu comme un ponton et farci d'une trentaine d'hommes que les Anglais enfermèrent dans la soute au pain, le navire fut, par un soir de printemps, livré aux flammes.

Autour du bûcher, la ronde infernale des bourreaux repoussait à coups de dague les malheureux qui s'échappaient des flammes pour venir s'accrocher aux bastingages. Cette nuit-là, des pêcheurs bretons purent voir réellement la barque des âmes, *lestr an anaòn,* qui hante leurs rêves, s'abîmer dans les flots. Seize victimes avaient échappé. Cachées à fond de cale par un capitaine compatissant, Gabriel de Hampton, elles furent débarquées de nuit à Saint-Mahé pendant le sommeil des équipages (2). Quatre siècles après, c'était dans ces mêmes parages que Du Couëdic recueillait pieusement sur la *Surveillante* les débris de l'équipage du *Québec.* Autres temps, autres mœurs! Les bourreaux furent récompensés. Jean de Nevill devenait le lieutenant d'Édouard III en Aquitaine et le chancelier de l'Échiquier, au Parlement du 21 novembre 1373, louait hautement la conduite de Salisbury et de ses marins en Bretagne (3). De fait, Salisbury avait tenu tête au plus redoutable capitaine de l'époque, au connétable Bertrand Du Guesclin. Comme le connétable marchait sur Brest par Guérande, Quimperlé et Quimper, Salisbury avait quitté en hâte Saint-Malo, incendié au préalable, s'était porté sur les derrières de l'armée française, à Guérande, d'où sa flotte in-

(1) De 2,500 salmes et 90 hommes d'équipage, le 18 mai 1374.

(2) Capmany, *Memorias historicas sobre la marina... de Barcelona,* t. IV, p. 167-176. Lettres de représailles accordées par Jean Ier, roi d'Aragon, aux six patrons et pilotes des navires capturés par les Anglais en 1373, 1374. Barcelone, 16 août 1392.

(3) *Rotuli parliament.,* t. II, p. 316.

quiétait les places d'Hennebont et de Nantes. Néanmoins l'avant-garde d'Olivier de Clisson, bientôt rejointe par Bertrand Du Guesclin, obtenait le 6 juillet 1373 la capitulation de Brest, capitulation à terme, il est vrai, qui ne devenait définitive que le 6 août (1).

Dans l'intervalle, le connétable conquit l'île de Jersey. A la simple inspection de son itinéraire (2), on peut conjecturer qu'il partit de Saint-Malo; et à la rapidité foudroyante de sa conquête, on devine qu'il était avisé de l'état de l'île par quelque affidé. C'est le lieu de rappeler que le capitaine malouin Guillaume Morfouace était resté croiser aux abords de l'archipel avec une des divisions navales d'Owen de Galles (3). La surprise de Jersey réussit pleinement; le gouverneur, passé en Angleterre, avait laissé ses pouvoirs au bailli Jean de Saint-Martin, partisan secret des Français. Du Guesclin refoula la faible garnison anglaise dans le château de Montorgueil, dont un vigoureux assaut lui livra les murailles extérieures, mais non le donjon. Les assiégés vinrent à composition, promettant de se rendre à la Saint-Michel, s'ils n'étaient secourus. Du Guesclin avait à peine repassé la mer, que l'amiral Courtenay et le capitaine Raoul Ferrers recevaient l'ordre de reprendre l'île (4). Le 2 septembre, c'était chose faite : Aymon Rose, qui amenait de Londres un beau navire de guerre avec soixante-dix hommes de troupes, rentrait en possession de son gouvernement.

Pendant ce temps, l'autre chef d'escadre, Salisbury,

(1) Froissart, éd. Luce, t. VIII, p. LXXX-LXXXII.

(2) Le 6 juillet, Du Guesclin est à Brest, le 11 à Tréguier, le 12 à Moncontour; le 28, il est de retour à Rennes après avoir conquis Jersey.

(3) Le 1er janvier 1374, Guillaume Morfouace, lieutenant du capitaine de Saint-Malo, certifie qu'il a passé en revue en présence des bourgeois 30 arbalétriers tenant garnison à Saint-Malo pour le roi (Pièces orig., vol. 2050, doss. Morfouace, p. 2). — Le 7 mars de la même année, l'amiral lui envoie des lettres closes à Saint-Malo (Nouv. acq. lat. 2320, pièce 46).

(4) 16 août (Lemoine, Du Guesclin à Jersey, *Revue historique* 1896).

mouillant en rade de Brest, mettait en ligne sous les murs de la place deux mille hommes d'armes et autant d'archers. Et quand, le 6 août, le connétable (1) vint pour recevoir la reddition de la forteresse, il essuya un refus. Salisbury lui offrit la bataille, mais à des conditions inacceptables; ayant « tenu la journée » et dégagé la ville, il se rembarqua pour aller au secours de quelque autre place.

Furieux de se voir joué par les ennemis, le connétable les poursuivit à son tour. Breton au corsage d'homme et à la chair de sanglier, taillé pour endurer dure peine (2), il s'improvisa corsaire. « N'avoit guères que icelle ville (de La Rochelle) si estoit venue en la subgection du roy de France », lorsqu'il déploya sur mer sa bannière, l'aigle crété de sang, aux pattes sanglantes, au bec de gueules, pour défendre les armateurs rochelais pillés par les Anglais : sans en parler à personne, il se tapit avec une partie de ses « poussins » dans deux vaisseaux, puis commença à errer paisiblement sur mer. Les ennemis aux aguets aperçurent la flottille, et pour ne pas donner l'éveil ne détachèrent à sa poursuite que deux navires, dont les gens d'armes étaient pareillement cachés derrière les bordages. Quand on fut à portée, l'Aigle d'Occident se leva en criant : « Notre-Dame Guesclin. » Les Anglais, à ce nom, furent si épouvantés qu'ils se défendirent à peine et laissèrent entre ses mains leur plus grand bâtiment et les meilleurs de leurs gens : le second vaisseau s'échappa. Ainsi Dieu fit belle grâce aux Rochelais et au roi (3). Peu après, le connétable portait secours à Morelet de Montmor, assiégé dans un château de Ré par la flotte bordelaise : il pourchassa les navires ennemis, battit les trou-

(1) *Archives historiques de la Gironde*, t. XII, p. 328.

(2) *Chronique de Bertrand Du Guesclin*, par Cuvelier, éd. Charière (Coll. des documents inédits). Paris, 1839, 2 in-4°.

(3) Franç. 615, fol. 166 : « Livre du roy Modus et de la royne Ratio fini le 17 février 1386 (v. st.) pour Monseigneur Jehan de Hangest, seigneur de Genly ».

pes débarquées et regagna La Rochelle après avoir ravitaillé la garnison de l'île (1).

Disséminés de tous côtés pour la garde des conquêtes de l'année précédente — Morfouace en Bretagne, Owen en Poitou, Billecoq en croisière (2), l'amiral de France à Narbonne où il commandait la division de la Méditerranée (3), — nos marins ne formaient plus de flotte assez compacte pour prendre l'offensive. Renier Grimaldi, avec trois galères et un lin, protégeait les convois marchands de la Manche. C'était plus nécessaire que jamais, car les Anglais (4) apparaissaient à tout moment sur nos côtes. En février 1373, quinze vaisseaux ennemis capturaient un bâtiment au Chef-de-Caux (5). A la fin de mai, au moment où Grimaldi allait partir, une nouvelle flotte venait bloquer Harfleur. Charles V dépêcha aussitôt son chambellan Jean de Vienne au secours des points menacés (6). Après l'alerte, Jean de Vienne embarqua ses quarante hommes sur l'escadrille de Grimaldi, portée de trois galères à cinq (7), et munie d'un matériel d'escalade (8). Lui-même prit place à bord de la capitane

(1) En 1374 (*Chronique des quatre premiers Valois*, p. 252).

(2) Charles V fait payer cent francs d'or à Jehan des Neiz, dit Billecoq, maître d'une de ses barges pour les services rendus l'an passé et attendus en cette année présente (L. Delisle, *Mandements de Charles V*, n° 959).

(3) Armée à Narbonne en mars 1373 (*Histoire de Languedoc*, n. éd. t. IX, p. 834).

(4) Raoul Ferrers commandait la réserve de la flotte royale laissée à la garde du canal : la grande barge de 180 hommes d'équipage, *la Thomas*, de 140, les barges royales de Lincoln, Salisbury, 90 marins, Kingston, Boteston, Gippwych, Great-Yarmouth, la galère neuve, 84 hommes (Record office, *Issue Rolls*, 47 Edward III, Easter, membr, 12, 19, 23; — *French Rolls*, 47 Edward III, membr. 6. 23).

(5) Cf. plus haut, p. 25.

(6) Pièces orig. vol. 538, doss. Brumare, p. 15. — Paiement des arbalétriers, officiers de galées et mariniers de l'escadrille, qui reçoivent une avance de 5,300 francs sur leurs gages (L. Delisle, *Mandements de Charles V*, n° 950, 963, 964. p. 495, 500; — Pièces orig., vol. 1409, doss. Grille, pièce 8; vol. 2724, doss. Spifame, p. 6; — Franç. 20903, p. 66).

(7) Pièces orig., vol. 538, doss. Brumare, pièces 19, 20.

(8) *Ibidem*, pièce 16; Harfleur, 29 juin 1373.

qui déploya, le 4 juillet, le grand bauchent des armes de France (1). Malgré leur petit nombre, ils n'étaient pas douze cents, nos marins jetèrent l'alarme à Southampton (2); Grimaldi, dont l'audace était à l'épreuve, espérait ainsi retenir en Angleterre le corps de onze mille hommes (3) qui s'apprêtait à envahir la France. Jean de Lancastre n'en passa pas moins à Calais avec le duc de Bretagne et se mit en marche vers l'Ouest. Ravitaillée à Harfleur en août (4), l'escadrille de Grimaldi tint la mer pendant deux ou trois semaines avant de désarmer le 10 septembre (5). Elle n'avait pu empêcher l'ennemi de capturer plusieurs bâtiments de commerce (6): peut-être faut-il attribuer son brusque retour à la mésintelligence des matelots espagnols et génois des équipages; une rixe éclatait entre eux à Harfleur, et plus d'un Génois y périt (7).

Au printemps de 1374, on formait, avec trois nefs d'Espagne et quelques vaisseaux, une escadre pour convoyer les flottes marchandes. Elle allait quitter le perroi de Leure, lorsque la brusque irruption d'une flotte anglaise au Chef-de-Caux, le 23 avril, l'obligea à rebrousser chemin vers la Crique de Graville. Pendant huit jours, elle fut gardée à vue par l'ennemi (8).

Cet épisode permet d'apprécier la faiblesse momentanée

(1) Pièces orig., *ibid.*, pièce 18. — *Catalogue Joursanvault,* liasse 1867.

(2) 20 juillet (RYMER, t. III, 3e p., p. 13).

(3) WALSINGHAM, t. I, p. 315. — *Chronicon Briocense,* apud Dom MORICE, *Preuves,* t. I, p. 47. — FROISSART, t. VIII, p. LXXXIII, n° 1.

(4) Pièces orig., vol. 538, doss. Brumare, p. 19.

(5) Pièces orig., vol. 538, doss. Brumare, p. 21.

(6) Edouard III retient *ad opus suum* les nefs et barges françaises prises sur mer. Westminster, 15 octobre (RYMER, t. III, 3e p., p. 14).

(7) Rémission pour « Alfons Ramès de Séville, calphadeur de galées ». Paris, décembre 1373 (Archives nation., JJ 105, n° 71).

(8) Quittance de mariniers employés par le vice-amiral Etienne Du Moustier à remorquer les vaisseaux français et espagnols dans la crique de Graville. 30 avril 1374 (*Vente d'autographes* du 26 mai 1886, n° 110). — Dès le 8 avril, le garde du clos Étienne de Brandis s'occupait de l'approvisionnement de l'escadre (Nouv. acq. latines 2320, p. 51).

de notre marine. La disparition de notre meilleur capitaine d'armée l'accentua encore. Au printemps de 1375, Renier Grimaldi était « pris de guerre » par la flotte de Jean de Lancastre. Édouard III attachait une telle importance à cette capture qu'il acheta douze mille francs d'or le prisonnier (1). Faute de vaisseaux, l'amiral Jean de Vienne s'employait au siège de Saint-Sauveur-le-Vicomte, qui se rendit le 3 juillet 1375, après un siège mémorable (2). Les délais nécessaires à la réorganisation de la marine imposaient la conclusion d'une trêve. La diplomatie de Charles V sut l'obtenir aux conférences de Bruges, le 28 juin 1375. Prolongée à deux reprises, la trêve dura deux ans.

On apprendra sans doute avec satisfaction que les atrocités des marins anglais sur les côtes de Bretagne ne restèrent pas impunies. Quatorze de leurs barques stationnées à Saint-Matthieu ayant eu le malheur de piller des nefs espagnoles pendant la trêve (3), l'amiral de Castille cingla aussitôt vers le Nord. Le 10 août, il capturait dans la baie de Bourgneuf trente-six nefs britanniques d'assez fort tonnage et les brûlait avec leurs marchandises (4).

Ce fut la conclusion de la guerre.

(1) RYMER, t. III, 3e p., p. 34. « Renier Grymbaud, genevoys », prisonnier de Rauf Basset de Drayton.

(2) DELISLE, *Histoire du château de Saint-Sauveur-le-Vicomte*, p. 311. — FROISSART, éd. Luce, t. VIII, p. CXX.

(3) FROISSART, éd. Luce, t. VIII, p. CXXVII. — *Chronique des quatre premiers Valois*, p. 255.

(4) Liste officielle des prises dans NICOLAS, *History of the royal Navy*, t. II, p. 510. — La *Chronique des quatre premiers Valois* (p. 255) parlait de 84 vaisseaux anglais capturés à La Rochelle par 80 navires de guerre d'Henri de Transtamare.

III

LEVANT.

Le 27 mars 1369, Charles V décidait l'entretien de cinq galères garde-côtes dans la Méditerranée (1). Les Provençaux venaient de détruire le sémaphore d'Aigues-Mortes, simple cabane d'où un garde signalait aux navires l'entrée du chenal. Malgré l'épithète d'ennemis dont les gratifie le lieutenant général du roi (2), les Provençaux avaient agi surtout par jalousie. Ils ne voyaient pas sans colère la prospérité renaissante des ports languedociens, depuis que le pape Urbain V avait partiellement levé l'interdiction qui pesait sur le trafic avec les infidèles. Montpellier et Narbonne avaient obtenu le droit d'envoyer l'une deux nefs, l'autre une nef à Alexandrie ou dans les autres ports du Soudan de Babylone (3), sous la condition de déclarer le nom de ces bâtiments à l'évêque diocésain, et leur connaissement au clavaire de la ville.

Quelques particuliers jouissaient de la même faveur : et ce fut un objet de commerce que le privilège de ces *nefs absoutes*. Le vicomte de Turenne vendit le sien à Venise et permit ainsi à la République d'ajouter quelques nefs au convoi annuel d'Alexandrie (4).

(1) P. ANSELME, *Histoire généalogique*, t. VII, p. 758.

(2) Mandement de Louis, duc d'Anjou et lieutenant général en Languedoc, pour la réparation du port d'Aigues-Mortes. 21 mai 1368 (*Histoire du Languedoc*, nouv. éd., t. IX, p. 795.) — En novembre 1369, on prend de nouvelles mesures de défense dans la sénéchaussée de Beaucaire pour résister aux Provençaux (Franç. 20586, p. 33.)

(3) 29 avril et 12 juillet 1363 (*Archivio segreto* du Vatican, reg. Vatican 251, fol. 222 v°; reg. 253, epistolæ 158, 378.) — La municipalité de Montpellier avait alors jusqu'à six nefs marchandes (ASTRUC, *Mémoire pour l'histoire naturelle du Languedoc*, p. 545.)

(4) Venise, Gênes, Barcelone, avaient droit chacune à plusieurs nefs

Enfin, la municipalité de Montpellier réclamait du roi la construction d'un « siège de grans pierres à l'embouchure du Grau de la Cauquillouse. » Ce môle eût permis à une vingtaine de nefs et à « grant quantité d'autres navires » de s'abriter (1).

La station navale *des pays de Languedoc* fut placée sous le commandement d'un vice-amiral et sous l'administration d'un maître des ports. Tour à tour les officiers de la division Levantine, comme s'ils eussent été à une école de guerre, furent appelés dans le Ponant. Mais, faute d'affinité avec les gens du Nord ou pour toute autre raison, aucun ne s'y acclimata. Après les deux campagnes de 1369 et 1370, le vice-amiral de Languedoc, Jean Colombier, regagna son comptoir de Montpellier (2). L'amiral de Narbonne le suivit de près, préférant son château à une tente de commandement. Sa façon d'agir en grand seigneur indépendant lui valut une révocation (3); de plus, elle avait causé, en mars 1373, une émeute chez ses vassaux de Narbonne qui refusèrent de faire campagne sur les galères et en appelèrent au roi (4).

Le véritable capitaine des galères était le maître visiteur des ports et passages de la sénéchaussée de Carcassonne, Étienne de Brandiz, chargé, sous la haute direction du maître des ports du royaume (5), d'empêcher

absoutes, depuis 1363 (Reg. Vatican 253, epistolæ 158, 370; reg. 246, fol. 100; reg. 261, epistolæ 53, 61 et 92 de la 3e partie).

(1) 1366-1367 (PAGEZY, *Mémoires sur le port d'Aigues-Mortes*, p. 66).

(2) Colombier recevait 400 livres par an en raison de son office (DELISLE, *Mandements de Charles V*, p. 380, n° 740 et p. 384, n° 746. — Pièces orig., vol. 823, doss. Colombier, p. 3, 4). — Gros marchand de Montpellier, dès 1351, il fournissait « d'escarlatte, de soye », etc., la famille royale (Pièces orig., vol. 823, doss. Colombier, p. 2. — *Histoire de Languedoc*, nouv. éd., t. IX, p. 814).

(3) P. ANSELME, *Histoire généalogique*, t. VII, p. 793.

(4) *Histoire du Languedoc*, par Dom VAISSETTE, nouv. éd., t. IX, p. 834

(5) Ordonnance de Charles V, régent, pour Guillaume Charles Soumartin Paris. 12 juillet 1358 (*Ordonnances des rois de France*, t. III, p. 240).

l'exportation de la monnaie et des produits prohibés (1).

Et, de fait, l'histoire de l'escadre de Charles V, escadre éphémère comme toutes les créations précédentes, se résume dans la biographie d'Étienne de Brandiz.

Tandis que le vice-amiral de Languedoc combattait dans la Manche, la Cour apprit qu'Urbain V, fatigué de Rome, témoignait le désir de retourner à Avignon. Ce retour était trop souhaité pour qu'on ne l'entourât pas des plus grands honneurs. Charles V ordonna aussitôt que dix galères richement ornées, pavoisées et étoffées de magnifiques parements, iraient chercher le pape en Lombardie. Les commissaires de la flotte (2) ne seraient point arrivés en temps utile, si Etienne de Brandiz ne leur avait prêté le concours de « sa grande expérience et industrie (3) ». Grâce à lui, la France fut représentée dans le magnifique cortège assemblé à Corneto le 5 septembre 1370. Soixante et une galères, dont six provençales, dix françaises, dix napolitaines et trente-quatre catalanes, se déployèrent derrière la bannière de l'Église, arborée sur la galéasse d'Ancône. Le 16 septembre, Urbain V et douze cardinaux débarquaient à Marseille après une traversée de douze jours (4).

On verra de quel prix fut récompensé le zèle de Brandiz, mais quelle nonchalance il apporta dans la maîtrise du clos des galées à Rouen (5). Il donna à Charles V un autre grave sujet de mécontentement : Étienne de Brandiz, qui avait

(1) Suivant les ordonnances des 4 septembre 1357 et 25 mars 1361, le maître visiteur recevait cinq sous par jour (*Ordonnances*, t. III, p. 180, 462).

(2) Jean de Chambly, maître d'hôtel du roi, Robert de La Grange, abbé de Fécamp, qui était le 16 juillet 1370 à Paris et le 22 août à Gênes, et Robert de Ricaumes, sergent d'armes du roi (Clairambault, vol. 27, p. 2023; — Clairambault, vol. 54, p. 4139, n°s 170, 171; — DELISLE, *Mandements de Charles V*, p. 484, n° 935).

(3) DELISLE, *Mandements de Charles V*, n° 1009.

(4) GUGLIELMOTTI, *Storia della marina pontificia*, t. I, p. 328.

(5) Voyez le commencement du chapitre suivant.

conservé la direction de la division levantine, contrecarra la politique royale avec les galères mêmes du roi. Le 29 mai 1376, il envoie deux galères courir sus aux Florentins (1), frappés d'excommunication pour avoir fomenté des troubles dans les États de l'Église. Or, Charles refusait de frapper les Florentins, fauteurs inconscients ou non de sa politique, du maintien du Saint-Siège en France. Les attaquer était de la part de Brandiz une désobéissance flagrante, qu'il paya de sa destitution. En retour, cet homme habile, chassé de Rouen et de Paris, s'appropria les galères royales de la Méditerranée. Il les amena à Marseille et, le 28 juin 1376, les mit au service du pape Grégoire XI; Charles V ferma les yeux.

De petits faits parfois instruisent plus que de grandes phrases. Charles V, qui avait fourni une escorte d'honneur à Urbain, semblait tenu d'en faire autant pour Grégoire. Il s'en acquitta en effet, mais incognito, laissant agir Étienne de Brandiz comme armateur privé et non comme capitaine d'armée. Le pape fut escorté de quatre galères du roi, mais sans le savoir; et il les paya, fort cher. Désespérant de la paix, Grégoire XI avait secoué ses sandales sur la France; le 2 octobre 1376, il s'embarquait à Marseille; l'Italie agitée, inquiète, l'appelait. La traversée fut rude, la tramontane soufflait en tempête; on cherchait l'abri de la côte qu'on longea jusqu'à Gênes. Après un repos de dix jours dans cette ville, la flotte essaya en vain de doubler le cap de Portofino; il fallut s'arrêter à l'abbaye de San Girolamo, près de Portofino, pour passer la Toussaint. Durant cette relâche, une rixe éclata entre les marins génois et les marins catalans qui escortaient le pape. Grégoire XI consigna les

(1) Qui se plaignent du pillage à Porto-Pisano d'un chargement leur appartenant. Florence. 29 mai 1376 (Archivio di Stato de Florence, Sign. cart. mis. 17, fol. 32 v°; — Mirot, *Le retour de la papauté d'Avignon à Rome*. Appendice, volume sous presse dans la *Bibliothèque des écoles françaises de Rome et d'Athènes*).

combattants à bord de leurs escadres respectives, et afin de les calmer, continua son voyage successivement sur l'amirale aragonaise et sur la capitane génoise. Étienne de Brandiz voulut aller de l'avant avec ses quatre galères; il essaya le 21 novembre de forcer les passes de l'île d'Elbe; mais sa capitane, roulée par la mer, l'ancre rompue, donna par le travers sur la côte et sombra; on put toutefois sauver l'équipage. Les marins de la flotte étaient si fatigués que le pape donna ordre au camerlingue de créer un hôpital à Orbetello. Enfin, le 5 décembre, des signaux de feu sur le sommet des montagnes annoncèrent l'arrivée triomphale à Corneto, où toutes les escadres d'honneur prirent congé, sauf les galères de Brandiz et la galéasse anconitaine de l'Église (1). Étienne de Brandiz et son second, Jacques Estornel, escortèrent le pape jusqu'à Rome où il abordait le 17 janvier 1377 près de Saint-Pierre. Ils restèrent encore quatre mois au service de l'Église, afin de protéger les côtes italiennes. Comme leur matériel tombait de vétusté, ils perdirent une galère dans un naufrage (2) : et ce fut avec deux bâtiments qu'ils revinrent à Marseille.

Rendant à l'escadrille qui lui était confiée sa véritable destination, Brandiz l'envoya en chasse contre les « Ethyopiens », Sarrasins et autres pirates. Lorsque les deux galères et la galiotte d'avis furent de retour à Toulon le 8 août 1378, il vint de Marseille, en grand mystère, s'enquérir de leur campagne et de l'état de sécurité de la mer. C'est que des ambassadeurs du duc d'Anjou, chargés d'aller demander la main de la fille du juge d'Arborée, avaient fait marché avec

(1) Itinerarium domini Gregorii papæ XI inceptum XIII sept. 1376, a Petro Amelio Alectensi Augustiniano exaratum, dans Muratori, *Scriptores rerum italicarum*, t. III, 2e p., col. 690-704. — Guglielmotti, *Storia della marina pontificia*, t. I, p. 330.

(2) Le 23 février 1377. Ils recevaient du pape 1300 florins de gages par galère et par mois (Archivio segreto du Vatican, reg. des *Introitus et Exitus* 345, fol. 66, 74, 91 v°, 95, 102, 107, 142).

lui et avec son co-armateur Jean Casse pour passer en Sardaigne. Ils nous ont laissé un curieux récit de leur navigation, pleine de périls. Partis le 22 août de Marseille sur la galère subtile de Brandiz, ils font escale le soir à La Ciotat, puis à la fontaine Sainte-Marguerite, au pied du mont Sacré en Corse, à l'îlot de Sanguinara, et reçoivent la poursuite d'un navire catalan jusqu'à Bosa. Ils mouillent dans le golfe d'Alghero, mais des corsaires catalans croisent dans les parages. « Qui êtes-vous? crie-t-on d'une grande barque. — Chrétiens qui viennent de guerroyer avec deux autres navires contre les Sarrasins », réplique le patron Jacques Guillem, et on le laisse. L'ambassade, du reste, échoua et revint à Marseille le 16 septembre après avoir subi la chasse de deux galères (1). Dans la vie d'expédients à laquelle était réduit Brandiz, il ne se bornait plus au nolis des navires royaux. Il brocantait : il acheta la galère *Saint-Georges* pour le compte du roi de France et la revendit à son propriétaire Pierre Grimaldi, de Nice, dans des conditions si désastreuses que le procureur du roi intenta procès au vendeur indélicat, et l'obligea à restituer au Trésor onze cent vingt francs (2). Les malversations de Brandiz portèrent Charles V à se défaire de son escadre levantine. Il manda à son procureur d'aller en Provence et de procéder à la vente des trois galères royales que le Marseillais Étienne de Brandiz dirigeait depuis longtemps et de la galère *Saint-Georges* que détenait encore à Nice Pierre Gri-

(1) Relation des ambassadeurs du duc d'Anjou, Migon de Rochefort et Guillaume Gayan (LECOY DE LA MARCHE, *Relations de la France avec Majorque*. Paris, 1893, 8°, t. II, p. 454-471 et 260-263). — Louis d'Anjou, qui avait des prétentions sur Majorque comme héritier du dernier roi Jacques II, assembla une flotte pour la conquérir en 1377; ce qui explique l'animosité des Catalans (LECOY DE LA MARCHE, *Ibidem*, t. II, p. 246).

(2) Aix, 13 août 1378 (Clairambault, vol. 165, p. 4949). Le procureur du roi était Antoine Maximin, lieutenant du maître des ports de la sénéchaussée de Beaucaire, spécialement délégué au contrôle de la flottille royale.

maldi (1). En mai 1379, c'était chose faite; l'escadrille royale du Levant n'existait plus; elle avait été délivrée au pape d'Avignon Clément VII (2).

(1) Mandement du maître des comptes Pierre Scatisse au trésorier de Nîmes d'avancer les frais de voyage du procureur. Nîmes, 1er avril 1379 (Pièces orig., vol. 1410, doss. de Grimaldy 31827, pièce 2).

(2) Guglielmotti, *Storia della marina pontificia*, t. I, p. 338.

L'AMIRAL JEAN DE VIENNE

I

JEAN DE VIENNE.

Le 27 décembre 1373, Jean de Vienne était nommé amiral de France. Entre le connétable et l'amiral, la nature s'était plue à multiplier les contrastes. L'un, une sorte




L'AMIRAL JEAN DE VIENNE ET LE CONNÉTABLE DU GUESCLIN.
(Bibl. nat., Estampes O a 12, fol. 8.)

d'Hercule, était doué de ces qualités extérieures qui imposent à la foule : et l'on sait quelle popularité s'attacha au nom de Bertrand Du Guesclin. L'autre, petit, grêle, le visage

pensif et rêveur, encadré de longs cheveux, n'avait rien qui séduisît le vulgaire (1). Si le *bon amiral* fut moins connu que le *bon connétable*, son œuvre, comme conseiller du roi, diplomate et chef de la flotte, fut aussi utile à la France. Sa nature délicate le portait à rechercher dans la pratique de la religion et dans l'amitié des grands hommes un refuge contre les horreurs de la guerre. Il s'associa à toutes les entreprises généreuses, embrassa toutes les nobles causes, commença et finit sa carrière par une Croisade, et mourut à Nicopolis l'étendard de la Sainte Vierge entre les bras (2). Propagateur de la fête de la Présentation, il fut l'un des premiers chevaliers de l'Ordre de la Passion, institué par son ami, *le vieil pèlerin d'ardant désir*, Philippe de Mézières (3).

Au cœur de cet homme couvait une haine : enfant encore, il avait pu apprendre quelle lutte héroïque soutenait sur les frontières maritimes son oncle Jean de Vienne; l'illustre défenseur de Calais était mort prisonnier des Anglais. Sa nombreuse et puissante famille, les bannerets de Longwy, de Mirebel et de Sainte-Croix, les *Viennois,* qui disposaient à eux seuls d'une petite armée (4), attendirent pendant trente ans l'heure de la vengeance. Au premier appel, ils devaient courir sus aux Anglais. Et l'œuvre de haine ne fut point stérile. A un sang-froid merveilleux qui contrastait avec la pétulance française, Jean de Vienne joignait une grande hauteur de vues dans la conception de la guerre, et

(1) Voyez aux Estampes de la Bibliothèque nationale, dans le volume Oa 12, fol. 8, la copie d'une miniature (Cf. p. 39 ci-dessus) représentant la Cour de Charles V : le connétable est le premier à droite et l'amiral le dernier. Tous deux sont reconnaissables aux aigles de leurs armes.

(2) Marquis Terrier de Loray, *Jean de Vienne, amiral de France* (1341-1396). Paris, 1877, in-8°, préface. Plus d'une fois, j'aurai l'occasion de citer cet excellent ouvrage, dont j'adopte en grande partie les conclusions.

(3) N. Jorga, *Philippe de Mézières* (1327-1405) : *la Croisade au XIVe siècle*. Paris, 1898, in-8°, p. 491 (110e fascicule de la Bibliothèque de l'École des Hautes-Études).

(4) Terrier de Loray, *Jean de Vienne*, p. 18-19.

cette précision minutieuse qui assure la fécondité des résultats. Ce montagnard, dont le château de Roulans dominait l'étroite vallée du Doubs, devint un marin accompli. Il avait de qui tenir : un de ses parents et homonymes avait servi sous les ordres de l'amiral de Nanteuil (1). Lui-même passa par ce baptême du feu qu'avaient reçu avant lui presque tous nos amiraux, Zaccaria, Grimaldi, Quiéret, Nanteuil, par une croisière contre les Infidèles. Il prit part à l'expédition d'Amédée VI de Savoie contre les Turcs et put apprendre les règles de la stratégie navale dans les célèbres ordonnances maritimes promulguées par le *Comte Vert* au début de la campagne (juin 1366) (2). Sa croisière de 1373 sur la galère capitane de Renier Grimaldi ne fut qu'une répétition générale avant le grand drame maritime où il devait jouer le premier rôle, avant l'écrasement de la marine anglaise.

II

L'AMIRAL DE FRANCE AU XIVe SIÈCLE.

Depuis quelques mois, Charles V recevait de « piteuses complaintes » sur les « meurtres et pilleries et cruels maléfices » qui se commettaient journellement sur mer et dont les Anglais n'étaient pas seuls coupables. De connivence avec les lieutenants particuliers de l'amiral, choisis trop légèrement, « des gens de petite valeur, des gens de néant, » comme les stigmatise énergiquement le roi, s'embarquaient sur des bâtiments armés en guerre et pillaient amis ou ennemis. Ils coulaient les navires, corps et biens, débar-

(1) Mai 1355 (Clairambault, reg. 1313, pièces 65, 66).
(2) Emilio Prasca, *Due ordinanze militari marittime del Conte Verde* (1366), estratto dalla *Rivista Marittima*, giugno 1891.

quaient les prisonniers en terre lointaine pour céler leur forfait, enfin spoliaient nos alliés en feignant de ne les avoir pas reconnus (1). Plusieurs de ces malandrins tombèrent honteusement aux mains de l'ennemi, amenant ainsi « le décroissement de l'honneur de nostre dite guerre. »

De leur « dampnable convoitise désordonnée », Charles V fit justice par l'ordonnance du 7 décembre 1373 sur le fait de l'amirauté (2). Après mûre délibération avec son conseil, ses chefs d'office de guerre et « aucuns qui ont hanté la mer », il décida que les coupables seraient recherchés et frappés d'une punition exemplaire, que désormais les chefs de chaque navire de guerre, « le maitre et ses quatre compagnons de quartier » ou quarteniers répondraient de leurs gens et préteraient serment de défendre les sujets du roi. Ils amèneraient leurs prises à terre, afin que l'on pût en contrôler le bien fondé. Les marchandises devaient être intactes en coffres ou en balles, sous peine de confiscation de la part du fraudeur. La vente et la répartition du butin se feraient par les soins de l'amirauté.

Ainsi se trouvait sauvegardée, pour celle-ci, la dime levée sur toutes espèces de butin, ainsi que le droit de retenir la moitié des amendes prononcées par elle, l'autre moitié devant être versée au Trésor. La suite de l'ordonnance était très dure pour Aimery de Narbonne.

Loin de sanctionner les prétentions du titulaire à recevoir, une fois l'expédition achevée, les vivres et l'artillerie restant à bord, elle les déclarait abusives et mal « fondées en raison ». Que dis-je? le roi portait publiquement

(1) Cf. l'ordonnance ci-dessous, art. 7, 8, 9 et 3.

(2) *Ordonnances des rois de France*, t. VIII, p. 640, sous la date du 7 décembre 1400. En effet, on a cru longtemps que l'ordonnance était de Charles VI, bien qu'elle portât la date de la dixième année du règne, ce qui ne pouvait concorder avec 1400, mais bien avec 1373, dixième année du règne de Charles V. Une copie contemporaine de l'ordonnance, retrouvée à Londres, tranche le débat en faveur de 1373.

contre son « lieutenant général par la mer » une accusation extrêmement grave, qui n'explique que trop le départ subit du grand officier. Aimery de Narbonne, à l'appui de sa cause, aurait produit un faux fabriqué par un complice :

« Quant aux autres droicts et profits que nostredit admiral requéroit avoir et luy estre délivréz, dont il n'est pas apparu comme ils furent créëz, et qu'il n'y a point apparence que oncques fussent ainsi accordéz, *mais est vraysemblable à croire qu'ils ayent esté faits et escrits à poste par quelque personne pour l'avantage audit admiral,* nous avons déclaré qu'il n'en jouyra pas d'oresnavant, s'il n'en appert deuëment (1). »

L'administration de la preuve, à laquelle le roi conviait le successeur d'Aimery de Narbonne, n'était possible qu'en justice. Un long procès en Parlement permit de la produire. Avant d'aborder cette lutte judiciaire de Jean de Vienne contre le comte d'Eu, il n'est pas inutile de dire en quelle posture se trouvait alors l'amiral vis-à-vis des populations du littoral.

L'intrusion de l'amirauté dans la hiérarchie judiciaire avait soulevé une tempête de protestations, aussi bien en Angleterre qu'en France, où les deux institutions se développèrent parallèlement. Dans une action introduite devant la Cour des Plaids Communs en 1297, le défendeur plaidait l'incompétence du tribunal : il s'agissait d'une capture de navire : or, « sont assigné admirall de par le roy sur la mer a oyer et terminer les pleyntes de chose fait in mer, e n'entendons point que vous volys a eur tolyr jurisdiction ».

— A quoi la Cour des Plaids répondit avec désinvolture. « Nous avons poer (pouvoir) général per my tut Engleterre, mès del poer des admirals dont vous parles ne savons rien, ne rien de nostre poer a eux volomus assigner, si ceo ne

(1) Ordonnance du 7 décembre 1373, art. 19.



feist per commandement le roy : de quey vous ne monstrés rien (1). » Et pour cause : pendant un demi-siècle encore, le roi d'Angleterre délivra à des arbitres divers commission d'oyer et terminer les procès de piraterie (2).

La Cour d'amirauté anglaise fut créée peu de temps avant l'année 1360. Quinze ans plus tard, les délégués des principaux ports, réunis à Quinborough sous la présidence de Nevill et Courtenay, établirent quels étaient, selon la tradition, les droits de l'amiral sur les prises, le lagan, le varech, les gros poissons échoués, les armements, comment il devait punir les marins et les armateurs défaillants, les charpentiers de nefs qui surfaisaient leur prix, les pêcheries d'huîtres en temps prohibé... etc. (3). Sur la plainte très véhémente des communes, « de ce que les admiralx et lour députées accrochent à eux diverses jurisdictions, franchises et plusours autres profitz qui apparteignent à nostre seigneur le roi et as autres seigneurs, cittées et burghs, » on limita la compétence de la juridiction maritime aux flottes et aux grosses nefs suivant « le haut fil des grosses rivers (4) ».

En France, l'amiral s'était heurté aux résistances les plus étranges. Pierre Flotte, ayant établi un lieutenant à Dieppe, se vit adresser de vives remontrances par... le pape. Clément VI, ancien archevêque de Rouen, écrivit au père de l'amiral pour le prier d'agir près de Pierre et lui remontrer que les archevêques de Rouen avaient eu de tout temps droit de haute et basse justice à Dieppe et, par suite, la connaissance des procès et affaires de mer (5). L'amiral passa outre;

(1) *Rotuli Parliament.*, t. I, p. 125 et 128*.

(2) Selden society : *Select pleas in the court of admiralty*, t. I. The court of the admiralty of the West (1390-1404), ed. by Reg. G. Marsden. London 1894, in-4°, préface, p. xiv, xli.

(3) 2 avril 1375 (*Black Book of admiralty*, t. I, p. 132).

(4) Statut de la quinzième année de Richard II, 1391 (*Statutes of the Realm*. London, 1816, in-fol., t. II, p. 80-81).

(5) 13 juin 1345. « Guillelmo Flote, domino de Revello. Displicibiter intelleximus — » (Archivio segreto du Vatican, reg. vatican 139, n° LII).

mais les archevêques de Rouen continuèrent à se plaindre, jusqu'à la fin du XV[e] siècle, de ses empiètements. (1). Pour la Normandie, les conflits entre baillis, vicomtes, prévôts et l'amirauté étaient réglés par l'Échiquier qui de plus connaissait, en appel, des causes maritimes : ainsi en avait décidé, par l'ordonnance du 25 mars 1351, le roi Jean II. La présomption était acquise aux baillis, vicomtes et prévôts, formellement invités à ne rien laisser usurper, ni soustraire de leur autorité judiciaire par l'amirauté et les maîtrises des eaux et forêts (2).

L'ordonnance ne s'occupait que de la Normandie. Rien n'était réglé pour le reste du littoral. Le comte de Ponthieu profita d'une vacance de l'amirauté pour s'attribuer la levée de la dîme maritime. Il fallut l'énergique intervention du connétable Robert de Fiennes pour lui faire lâcher prise et restituer leur droit aux commis établis à cet effet « tant en exercion de justice que à recevoir les pourfis et émolumens appartenant oudit office » d'amiral (3).

Le comte d'Eu, en 1374, ayant renouvelé les mêmes prétentions sur des prises faites en mer, Jean de Vienne décida d'en finir, et nous arrivons ici à l'Acte qui allait fixer définitivement les prérogatives de l'office d'amiral. Le chancelier commis par le roi pour juger le différend (4), donna tort au

(1) « Entreprises de l'amiral de France sur la juridiction de l'archevêque de Rouen à Dieppe » (E. DE FRÉVILLE, *Mémoire sur le commerce maritime de Rouen*, t. II, p. 405. — Archives départementales de la Seine-Inférieure. G 881).

(2) Ordonnance de 1351 concernant la Normandie, art. 22 à 25 (*Ordonnances*, t. II, p. 408). — Quand l'Échiquier juge directement une cause maritime, il a soin de sauvegarder, par une déclaration de non préjudice, la juridiction d'amirauté. Ex. de 1386 (Archives de Seine-Inférieure, reg. 5 de l'Échiquier, f. 87).

(3) Lettres de Robert de Fiennes, 7 août 1359 (Bibl. nation., coll. Dom Grenier, vol. 299, pièce 171, original). Le comte de Ponthieu disait avoir « sur le fait du dit disme », des lettres de don du régent, Charles V.

(4) Registre du Parlement, t. VIII, fol. 361, d'après la table des registres du Parlement (Franç. 21309, p. 94).

grand seigneur, Jean de Vienne gagna son procès. Il réussit à faire reconnaître le droit, dénié à son prédécesseur, de s'approprier l'artillerie et les victuailles au retour de la campagne, et aussi, suivant la coutumière largesse féodale, la nef où le roi avait pris passage.

Voici, tels que les établissait la transaction passée, le 30 août 1377, avec le comte d'Eu, les droits et prééminences de l'amiral de France (1).

Outre une pension fixe, qui alla sans cesse en augmentant, depuis sept sous six deniers par jour, jusqu'à dix mille livres par an (2), outre la capitainerie d'un port, le grand officier avait des revenus considérables : le dixième des prises, un droit de baptisage de huit sols sur tout navire à gouvernail mis hors chantiers, puis annuellement un denier d'argent, douze deniers si le bâtiment armait en guerre, la moitié des amendes prononcées par ses lieutenants, les deux tiers du lagan et des épaves jetées à la grève ou saisies à flot *grif et graf*, les congés et sauf-conduits aux bâtiments étrangers, le vingtième des marchandises de toute flotte de commerce en vertu de son droit de conduite.

Les charges étaient en proportion des profits : l'amiral devait commettre des officiers de justice dans tous les ports, et un lieutenant à la Table de marbre; il veillait à la police du littoral; en dépit des protestations des capitaines des ports, il avait droit de guet tout le long de la côte (3); les navires de guerre étaient tenus d'arborer sa bannière. Il pouvait mettre dans les geôles royales les prisonniers arrêtés

(1) Fontanon, *Ordonnances*, t. III, vol. II, p. 28.

(2) Gentian Tristan touchait sept sous six deniers en 1324; trente ans plus tard, Jean de Nanteuil avait douze cents livres de pension, Jean de Vienne deux mille, Jean de Bueil en 1450 trois mille, le bâtard Louis de Bourbon quatre mille et six mille de supplément (Rosenzweig, *de l'office de l'amiral du* XIII[e] *au* XVII[e] *siècle*. Vannes, 1855, in-8°, pages 15-18).

(3) Le capitaine de Touques, en 1403, lui contestait ce droit (Archives nat., X[1a] 50, fol. 30).

par le prévôt de l'armée de mer (1) ou par ses sergents. Sa juridiction s'étendait à tous délits, faits et contrats de nature maritime, sur tout le littoral relevant directement de la Couronne. Aussi Jean de Vienne, jaloux de la maintenir en Saintonge, nomma-t-il un lieutenant des affaires de l'amirauté entre la Gironde et la Charente (2). En Languedoc, son autorité était virtuellement reconnue de ce fait que le commandant de la flotte prenait le titre de vice-amiral (3).

La juridiction maritime comportait trois degrés : des jugements des lieutenants particuliers dans les ports, on pouvait appeler à la Table de marbre, c'est-à-dire aux juges d'amirauté qui siégeaient autour de la Table de marbre au Palais. On ne connaît pas la date de la création de cette cour d'appel. Tous les amiraux dès l'origine avaient hôtel à Paris (4). On peut penser que l'habitude des lieutenants particuliers d'en référer dans les cas difficiles à leur chef à Paris, provoqua une assimilation de la juridiction maritime à la connétablie qui siégeait à la Table de marbre. Le Baudrain de La Heuse, en 1359, y fut pour la première fois solennellement installé. Enfin deux maîtres des requêtes commis le

(1) Cf. t. I, p. 400.

(2) Qui fut Renaud VI, sire de Pons, 30 juin 1381 (Archives nat., J 865, pièce 2, orig.). Il fut confirmé comme tel par l'amiral de Trie le 22 avril 1405 (*Ibidem*, pièce 15.)

(3) Voici quel était le personnel de l'amirauté sous Renaud de Trie, l'amiral qui succéda à Jean de Vienne, en 1396 (Clairambault, vol. 108, p. 8415; *Mélanges historiques*, dans les *Documents inédits*, t. III, p. 418); — le vice-amiral Guillaume de La Hogue, lieutenant général de l'amiral ès parties de Normandie et Picardie (Tabellionnage de Rouen, reg. 9, fol. 411 v°.); — le sire de Pons, lieutenant en Poitou (Archives nation., J 865, pièce 15); — Pierre de Lastelle, lieutenant à Saint-Malo (Tabellionnage de Rouen, reg. 9, fol. 181) : il achète un baleinier au nom de l'amiral (1401): — Roger Beranger, lieutenant à Harfleur (Archives. nation. X[1a] 56, fol. 364); — Allerme de Beucouvroy, lieutenant ès parties d'Étaples et de Boulogne (*Royal and historical letters during the reign of Henry* IV, p. 171), etc.

(4) Bérenger Blanc, amiral de la mer, a un domicile à Paris 1319 (Franç. 25993, pièce 150). Jean de Vienne avait hôtel rue Jean Lantier (Cf. pour 1385, Archives nation., JJ 129, fol. 125), etc.

7 mai 1371 par le roi à l'examen des causes maritimes, les jugeaient souverainement (1).

Ce fut bientôt au Parlement lui-même, et désormais sans l'intervention de l'Échiquier pour les conflits de juridictions normands (2), que fut dévolue la connaissance en dernier ressort des affaires maritimes (3).

Le Parlement intervenait encore pour recevoir le serment de l'amiral, après lecture de ses lettres de provision. La cérémonie avait lieu en la grande chambre du plaidoyer ou chambre dorée, après quoi le premier président procédait à l'installation de l'amiral en son siège de la Table de marbre (4). Jean de Vienne prêta serment le 27 décembre 1373; il était le quatrième titulaire, depuis Le Baudrain de La Heuse (5), qui comparaissait en Parlement.

Chef des armées navales, il avait dès lors le droit de suspendre à son cou le petit cornet d'or ou sifflet de manœuvre, insigne de sa charge, et de figurer sur ses armes une ancre en pal, le jas semé de fleur de lys (6).

(1) Table des registres du Parlement, mss. Franç. 21309, p. 94.

(2) Le Parlement retient un procès contre des pirates commencé devant le lieutenant de l'amiral, puis continué devant le bailli de Rouen, 5 avril 1384 (Archives nation., X^1A 1472, fol. 69).

(3) 13 juillet 1399 (Guénois, *Conférence des ordonnances*, t. IV, p. 297). Cf. un exemple d'appel des amirautés 1406 (Archives nation., X^1A 53, p. 277.) Dès 1307, le Parlement avait connu de certaines affaires maritimes où l'amiral était mêlé (*Les Olim*, enquêtes et procès, éd. Beugnot, p. 175).

(4) Rosenzweig, *De l'office de l'amiral de France*, p. 12-13.

(5) 4 juin 1359; Périllos prêta serment le 5 juillet 1368; Aimery de Narbonne, le 28 décembre 1369 (Cf. le relevé des serments des amiraux des XIVe et XVe siècles dans la table des registres du Parlement, Franç. 21309, fol. 64. — Bibliothèque du Vatican, ms. Ottoboni 2954, fol. 48, 96 v°, 107).

(6) Rosenzweig, p. 9-11. — En 1513, l'amiral anglais Howard, sur le point de tomber aux mains des Français, détache de son cou son sifflet d'honneur, qu'il jette à la mer (Spont, *The War with France* (1512-1513). London, 1897, 8°, p. 139, 148).

III

LA FLOTTE.

La *Politique* d'Aristote qu'un conseiller de Charles V, Nicole Oresme, avait mise à la portée de tous par une traduction française, posait en principe que la flotte devait être proportionnée à la force de la nation. « Il est nécessaire, disait le maitre de la philosophie (1), que ceste puissance soit mesurée aux actions de la cité et de la région. » C'est le but que Charles V cherchait à atteindre. Mais jusque-là il s'était trouvé bien mal secondé.

Quand l'amiral jeta les regards sur le matériel naval, il fut consterné du mauvais état où l'avait mis un « deffaut de diligent garde. » Navires, apparaux, artillerie, biscuit, lards et vivres « pourris, gastés et empiriéz, et les vaissiaux nœufs faiz moins convenables, et tant iceulx comme autres empiriéz, les aucuns tournéz ainsi comme à non valoir, les autres en tel estat que au besoing l'en ne s'est peu aidier », montraient assez qu'il était temps de destituer les officiers négligents comme l'avait été l'amiral de Narbonne lui-même. On appela à la maîtrise du Clos des galées le garde des ports de la sénéchaussée de Carcassonne, Etienne de Brandiz, dont on avait apprécié « la grande expérience et industrie, » en 1370, comme organisateur de l'escadre qui alla chercher Urbain V à Corneto (2).

Aussi le croyait-on préparé aux nouvelles fonctions que lui conféraient les lettres de provision du 13 janvier 1374 et qui le mettaient à la tête d'une armée de charpentiers, de

(1) Traduction de la *Politique* d'Aristote par Oresme (Franç. 22499, fol. 190).

(2) Delisle, *Mandements de Charles V*, n° 1009.

calfats, de rémolats, de cordiers, de bûcherons, de clinqueurs, chargés d'exploiter pour la marine les bois d'œuvre des forêts royales (1).

Une délibération du Conseil lui prescrivit de mettre immédiatement en chantier « très grant quantité de barges et de bargots ». Pour ce faire, un crédit illimité lui était ouvert sur les aides de guerre dans la province (2). Mais le méridional préféra s'installer confortablement au manoir du clos (3) et à son hôtel de Paris, rue Michel Lecomte, à l'Image Notre-Dame (4). Son indolence lui valut une prompte révocation et la confiscation de son hôtel. On trouva enfin, pour diriger les importants travaux de l'arsenal, un homme probe, diligent, désintéressé; plus d'une fois, il paya de sa bourse les ouvriers, toujours tenus « en besoigne, afin d'avancier et apprester, disait-il, de tout mon povoir le navire du roy,... lequel, se très grant providence ne y est mise briefvement, ne pourra estre parfaicte de si à très longtemps. » Moins d'un an après qu'il eut reçu ses lettres d'office en date du 5 juin 1376 (5), il mit à flot dix barges réparées et reclinquées, quatre neuves, les deux grandes barges du roi (6) et plusieurs bargots « nagauz » ou à nage. Je salue au passage le nom de cet honnête serviteur, Aubertin Staucon, dont l'activité nous procura la victoire à la reprise des hostilités; le nom aussi du vice-amiral Du Moustier, qui resta pendant un demi-siècle l'organisateur modeste de la marine royale.

(1) Une ordonnance du 3 septembre 1376 régla l'exploitation des forêts royales de Roumare et de Rouvrai pour les chantiers de la marine (*Ordonnances*, t. VI, p. 218).

(2) Paris, 8 juin 1374 (Nouv. acq. latines 2323, pièce 55).

(3) Il paye 220 livres tournois pour réparations au manoir du clos, 25 juin 1374 (Pièces orig., vol. 492, doss. Brandis 11076, p. 2).

(4) Confiscation de l'hôtel par Charles V, qui en fait don à Robert Le Mercier. 21 mars 1377, n. st. (Archives nation., JJ 118, fol. 200).

(5) Terrier de Loray, *Jean de Vienne*, Appendice, n° 31, p. xxv.

(6) Terrier de Loray, *Jean de Vienne*, Appendice, n° 30, p. xxii. — Pièces orig., vol. 2726, doss. Staucon, p. 4, 12.

IV

CAMPAGNES NAVALES DE 1377 A 1380.

La fin de la trêve approchait: l'Angleterre n'était pas prête : un grand règne s'achevait dans le désarroi causé par la mort du prince de Galles et la maladie sénile du roi. Pour obtenir une prolongation de l'armistice, Édouard III députa aux conférences de Montreuil-sur-Mer le contrôleur de la coutume des laines, cuirs et peaux à Londres. Dans ce personnage, reconnaîtriez-vous le célèbre écrivain Chaucer, dont le pichet de vin alloué aux fonctions de contrôleur (1) alimentait quotidiennement la verve poétique. Une prorogation de deux mois, valable jusqu'au 24 juin 1377, lui fut consentie.

Deux mois, c'était pour notre ambassadeur en Castille (2) le temps d'accomplir sa mission et d'amener une flotte auxiliaire. Aux huit galères que le roi Henri expédiait annuellement au secours de la France, le Portugal s'était engagé depuis 1373 à en joindre cinq autres (3). Les deux divisions, commandées par l'amiral Sanchez de Tovar et par un amiral portugais, virent arriver au-devant d'elles les vaisseaux de Jean de Biscaie, que Charles V avait envoyés à leur rencontre en signe de bienvenue pour les escorter jusqu'en Bretagne (4). Elles ralliaient à Harfleur trente-cinq navires royaux; trois mille cinq cents arbalétriers et marins,

(1) RYMER, *passim*, cité par Luce, dans FROISSART, t. VIII, p. CXXXIX, n. 3.

(2) Richard Frogier chargé le 20 janvier 1377 de se rendre en Castille, vià Harfleur (DELISLE, *Mandements de Charles V*, p. 668, n° 1323).

(3) LOPEZ DE AYALA, *Chronicon*, t. II, p. 44.

(4) Don de 500 francs d'or à Jean de Biscaie en retour de ce service. Paris, 8 juillet 1377 (DELISLE, *Mandements de Charles V*, p. 712, 781,

recrutés entre Boulogne et le Mont Saint-Michel (1), avec une batterie de six pièces (2) et les compagnies de Jean de Rye, Colard de Torcy, Jean de La Ferté, Guillaume dit le Châtelain de Beauvais, Guillaume et Jean Le Bigot, en tout cinq cents hommes d'armes, dont les montures étaient embarquées sur les galères huissières de Renier Grimaldi, formaient le contingent français. Les marins avaient été passés en revue par le vice-amiral, les gens d'armes par l'amiral, et le matériel par le roi (3); les côtes, et en particulier Honfleur (4), étaient fortifiées en prévision d'une contre-attaque; tout était prêt.

Du sommet de la colline de Saint Siméon (5), l'amiral cherchait, dit-on, à découvrir la côte anglaise : Renier Grimaldi indiquait dans le nord-est un point qu'une distance de quarante lieues empêchait certainement d'apercevoir : « Devant nous, est la ville de La Rye, mal défendue par ses remparts et enrichie de longue date par les déprédations de ses corsaires; c'est de là que sont sortis les hardis marins qui insultèrent tant de fois nos rivages. Ils ne croient pas que nous osions descendre chez eux. Là doivent porter

n° 1392, 1568). Compte de Jean Le Flament, clerc des arbalétriers, en 1377, cité dans le ms. Fr. 20771, fol. 459.

(1) De Lafaye, *Le clos des galées de Rouen*, p. 20. — La *Chronique de P. Cochon* (p. 129) parle de « XXIIII gallées d'Espengne et XII de Franche avec grant quantité d'autre navire; » — les *Grandes chroniques de France* (éd. Paris, t. VI, p. 349), de « trente-cinq galées et grant foison de barges et autres vaisseaux. » — J'adopte le chiffre de Froissart (éd. Luce t. VIII, p. CXLVI). — Le *Chronicon Angliæ* donne un chiffre presque semblable; 37 galères, 8 cogons d'Espagne et plusieurs barges (p. 169).

(2) Franç. 8750, p. 11; pièce publiée par M. Delisle, *Histoire du château de Saint-Sauveur-le-Vicomte*, preuves, p. 312.

(3) Dans un voyage qui dura du 7 au 20 mai, Charles V était venu visiter à Rouen son « navire et aussi les garnisons et autres choses nécessaires pour le fait de son armée » (Moranvillé, *Etude sur la vie de Jean Le Mercier*, p. 309).

(4) Mandement du 29 mai (Terrier de Loray, *L'amiral Jean de Vienne*, P. just. 32).

(5) Près de Honfleur.

nos premiers coups (1). » La trêve expirait le 24 juin; Jean de Vienne mit aussitôt à la voile (2).

Rien devant lui. Une galère, quatre nefs, une barge de guerre sont les derniers fleurons de la royauté maritime d'Édouard III (3). Sur les côtes, un cordon de défense, trop léger, cédera dès l'apparition du drapeau fleurdelisé. Les princes du sang, par leur inertie, laissaient grandir contre l'autorité constituée la haine populaire, qui devait éclater quelque temps après avec un fracas si épouvantable. Le duc de Lancastre chassait dans les provinces du nord : « Que les Français détruisent mon château de Pevensey, répondait-il à ses vassaux alarmés; j'ai de quoi le rebâtir. » Et le comte d'Arundel refusait de combattre, s'il ne recevait une indemnité préalable (4). Seuls, la petite noblesse et le clergé, que les proclamations du roi moribond avaient galvanisés pour la défense de leurs libertés les plus chères, de la langue anglaise menacée et de leurs fiefs en péril (5), nous opposèrent dès l'abord une courageuse résistance.

Les marins tinrent beaucoup moins. Ceux de Rye pourtant avaient juré de résister jusqu'à la dernière extrémité. Leur résolution dura l'espace d'un matin. Le 29 juin, à l'aurore, les cinquante vaisseaux des amiraux de France, de Castille et de Portugal jetaient dans leur voisinage cinq mille hommes, qui emportaient Rye sans autre perte que

(1) CABARET d'ORRONVILLE, *Vie de Louis de Bourbon*, p. 25.

(2) Le 25 juin, l'amiral passe une dernière revue à Harfleur : parmi ses hommes d'armes, figure Robert de Braquemont, futur amiral de France, avec un chevalier et dix écuyers (P. ANSELME, *Histoire généalogique*, t. VII, p. 816).

(3) La *Grâce de Dieu* et son bateau, la nau *Sainte-Marie*, une galère de 140 rames, la *Dieu le gart*, la barge *la Godeyer* 1378 (Record office, QRM navy $\frac{619}{2}$).

(4) *Chronicon Angliæ*, p. 151. — Voyez aussi *Le débat des hérauts d'armes de France et d'Angleterre*, éd. Léopold PANNIER et Paul MEYER, p. 30.

(5) 16 mars 1377 (FROISSART, éd. Luce, t. VIII, p. CXLII, n. 2).

huit hommes hors de combat (1). Mais la victoire fut une occasion de discorde. Après avoir embarqué quatre riches captifs, un butin considérable et jusqu'aux cloches, Jean de Vienne donna ordre de brûler la ville. En vain Nicolas de Torcy alléguait-il que Rye serait un excellent pied-à-terre pour les invasions postérieures, le Calais de l'Angleterre (2). On passa outre ; la discussion, envenimée de grosses paroles, faillit avoir une influence néfaste sur la campagne, car la flotte tournoya quelque temps avant de s'abattre près de l'embouchure de l'Ouse, à Rottingdean. Les habitants avaient cherché un refuge au monastère de Lewes ; le prieur nous attendit de pied ferme à la tête de ses vassaux, la cuirasse sous le froc. Enveloppés de tous côtés, chargés par trois cents cavaliers, ces braves perdirent deux cents des leurs, le prieur y compris. On sut par les prisonniers la mort d'Édouard III, survenue le 21 juin, et l'avènement de Richard II : Jean de Vienne dépécha aussitôt vers Le Crotoy une grosse barge espagnole pour en aviser Charles V. Puis il se rembarqua en emportant ses morts : Lewes en flammes, ainsi que les bourgs voisins, éclairaient la scène du départ de leurs sinistres torchères (3). Un blessé oublié dans les ruines assura aux Anglais que l'invasion de leur pays n'eût pas eu lieu, s'ils avaient eu pour roi le duc de Lancastre (4).

A Londres, on craint à tout moment d'entendre les cors et les cris d'alarme ou de voir flamber au loin les signaux

(1) Les assiégés n'avaient perdu que 66 hommes (*Chronicon Angliae*, p. 151). — Le Parlement, outré de la lâcheté des paysans qui s'étaient réfugiés dans Rye, en fit pendre plusieurs pour l'exemple (*Rotuli parliam.*, t. VII, p. 70).

(2) *Chronicon Angliæ*, p. 152. — *Chronique des quatre premiers Valois*, p. 263.

(3) M. Luce, dans son édition de Froissart (t. VIII, p. cxlvi), montre comment le chroniqueur a confondu les campagnes navales de juin-juillet (Rye, Rottingdean, Lewes, Folkestone, Portsmouth, Dartmouth et Plymouth) et les campagnes d'août-septembre (Wight, Southampton, Winchelsea, Douvres, Calais).

(4) *Chronicon Angliæ*, p. 169.

des guetteurs de Shepey et Gravesend (1). Mais l'amiral Jean de Vienne, après une pointe sur Folkestone qu'il saccage le 20 juillet (2), revient brûler les chantiers de Portsmouth dans l'île de Portsey, puis, rangeant les côtes occidentales, Devon et Devonshire, insulte les riches ports de Dartmouth et de Plymouth.

Le 28 juillet, cette fructueuse croisière prenait fin (3). L'un des messagers royaux qui vinrent saluer le retour des amiraux français et espagnols, était un riche armateur écossais, Jean Mercer (4); un quasi-homonyme, le trésorier Jean Le Mercier, termina par un arbitrage le différend de l'amiral et du sire de Torcy. Pendant qu'on ravitaillait les escadres au port d'Harfleur (5) et qu'on embarquait un matériel de siège, pics, échelles et manteaux de bois, Jean de Vienne rendait compte de sa mission au Conseil (6) et prenait les ordres du roi pour la campagne d'été. Ces ordres étaient de seconder, par des descentes répétées en pays ennemi et par un blocus rigoureux, le siège de Calais.

Le 21 août, une forte brise du sud poussait notre flotte vers l'île de Wight. Les habitants avaient la conviction que notre avant-garde demeurerait prisonnière ou qu'il suffirait d'un léger effort pour nous rejeter à la mer. Mais la *furia francese*, déjouant ce calcul, les délogea du rivage après un vif combat. La ville principale, Yarmouth, fut emportée et l'île envahie dans tous les sens : il n'y eut d'autre résistance qu'au château de Carelsbrook, où le gouverneur

(1) Rymer, t. III, 3e p., p. 61, 62.
(2) *Chronique de Thorn*, p. 2153.
(3) La flotte rentra aux ports de Carentan et de Harfleur (*Chronique des quatre premiers Valois*, p. 263).
(4) Delisle, *Mandements de Charles V*, p. 722, n° 1314.
(5) Franç. 26014, p. 1998.
(6) Il était à Paris le 8 août (Terrier de Loray, *Jean de Vienne*, pièces justif. 33). — *Chronique normande de P. Cochon*.

Hugues Tyrrel, un vieux brave d'une incroyable rudesse, se maintint. Les habitants de l'île obtinrent merci pour ce beau jardin de l'Angleterre moyennant une rançon de mille marcs (1).

La flotte, laissant sur tribord la ville de Portsmouth dévastée le mois précédent, parut en vue de Southampton : l'armée de Jean d'Arundel, rangée en bataille (2) sur la plage, ne put être délogée malgré une escarmouche tentée contre elle à marée haute.

Partout l'ennemi se gardait : le comte de Salisbury ne put empêcher pourtant l'incendie partiel de Pool (3), ville du Dorset, sise dans une presqu'île plate, adossée à des collines et accessible par un étroit chenal. L'abbé de Battle s'était jeté avec ses milices dans Winchelsea; Jean de Vienne la canonna depuis l'heure de none jusqu'au soir sans autre succès que l'incendie des faubourgs. Dans le lointain, s'élevait un tourbillon de fumée; c'était Hastings qui brûlait; une division de la flotte, l'ayant trouvée presque évacuée, y avait mis le feu. Jean de Vienne se bornait à une simple démonstration navale devant Douvres, soit qu'il eût éventé la ruse des comtes de Buckingham et de Cambridge cachés avec douze cents hommes derrière les remparts (4), soit que les ennemis eussent quitté leur embuscade pour défendre le rivage (5). Enfin l'amiral mouillait devant Calais, dont le duc de Bourgogne avait entamé les approches. Vers le 10 septembre, le vent soufflant en tempête obligea de gagner les rades et interrompit le blocus (6).

A la fin du mois, deux barges de Boulogne fonçaient sur

(1) *Chronicon Angliæ*, p. 166.
(2) Froissart, éd. Luce, t. VIII, p. CXLVI et 233.
(3) Cf. sur Pool *Le Victorial* de Gamez, éd. de Circourt, p. 299 et n. 1.
(4) *Chronicon Angliæ*, p. 169.
(5) Froissart, t. VIII, p. 239.
(6) On désarmait le 15 septembre deux des galères revenues de la campagne (Terrier de Loray, Appendice, n° 36).

les bâtiments qui pêchaient le hareng aux abords de Yarmouth. Elles ne reculèrent que devant cinq nefs armées par les habitants du Norfolk. Mais elles attirèrent par contre-coup sur Boulogne les fureurs de Hugues Calverley, gouverneur de Calais. Hugues surprit dans le port la barge de guerre de la ville, le stationnaire royal et 26 navires; il les livra aux flammes ainsi que les faubourgs, pendant que son chapelain célébrait une messe d'actions de grâce. Des troupeaux de captifs furent emmenés à Calais (1). Et ce n'était pas tout : une flotte, montée de 4,000 hommes de troupes, avait quitté Londres le 20 octobre (2), avec Buckingham, lieutenant du roi, et Michel de La Pole, amiral du Nord, pour capturer une flotte espagnole que les vents retenaient à L'Écluse. Mais un de ces ouragans si fréquents en automne brisa, démâta ou dispersa leurs vaisseaux. Les commandants rassemblaient de nouveau leurs bâtiments, quand la division Fitz-Walter se mutina; un seul baleinier, avec quelques hommes restés fidèles, rejoignit l'amiral. Comme il était urgent de porter secours à la Bretagne, Buckingham fit route vers l'ouest, ne laissant en arrière que la division Percy, soit une grande nef, deux barges et quelques petits navires montés de chenapans (3). Thomas Percy n'avait, en dehors de ses marins, que cent-vingt hommes de troupes (4) : il n'hésita pas néanmoins à attaquer les cinquante voiles du convoi espagnol et fut assez heureux pour en amariner vingt-deux. Cette brillante action lui valut la charge d'amiral, après l'assassinat de Michel Hales, victime des paysans insurgés (5). Le 9 janvier 1378, Buckingham, entrant dans

(1) *Chronicon Angliæ*, p. 170.
(2) Record office, *Issue Rolls* 1, Richard II, membr. 2. — La tempête éclata dans la nuit du 11 novembre (NICOLAS, *History of the royal Navy*, t. II, p. 265).
(3) *Chronicon Angliæ*, p. 170.
(4) Record office, *Issue Rolls* 1, Richard II, membr. 3.
(5) *Chronicon Angliæ*, p. 191.

la rade de Brest, confiait à Robert Knolles la garde du château (1). Un beau navire de guerre, qu'Édouard III avait baptisé d'un nom cher à ses amours séniles, *l'Alice,* vint défendre de ses quatre canons le Goulet (2).

Ces attaques hivernales nous prirent au dépourvu; les galères royales ne pouvaient plus tenir la mer, Jean de Vienne était en mission près du roi de Castille (3). Armées à la hâte, les barges du capitaine Jean de Biscaie (4) et de l'ancien amiral de Bretagne Nicolas Bouchart (5) se portèrent au-devant des Anglais, pendant qu'on organisait la défense des côtes normandes. Ce fut une leçon pour presser la construction ou l'armement des navires royaux de Rouen, Harfleur et Dieppe, « afin que l'en s'en peust aidier quant besoing sera (6) ».

Avant qu'on pût les mettre en mouvement, le 4 avril 1378, l'amiral mandait par toute la côte l'arrivée imminente de « très grant nombre d'ennemis en la Gueule de Saine (7) ». Leur objectif, on l'apprit par l'arrestation d'un agent secret de Charles le Mauvais, était Pont-Audemer et les autres places navarraises secrètement promises à Richard II. Le connétable se jeta en toute hâte sur le Cotentin et l'amiral investit Pont-Audemer, afin de prévenir les

(1) Robert Knolles commandait 140 hommes d'armes et 140 archers. Buckingham, qu'avaient accompagné dans son expédition le duc de Bretagne et Jean d'Arundel, était rentré à Southampton le 25 janvier 1378 (Froissart, éd. Luce, t. IX, p. XLIII, n° 1).

(2) Westminster, 17 mars 1378.

(3) Mandements du 25 septembre 1377 (Delisle, *Mandements de Charles V*, n° 1468, p. 742). La flotte castillane, en partant, avait abandonné une de ses galères, la *Saint-Nicolas*, au clos de Rouen (*Ibidem*, p. 765, n° 1528).

(4) Il était de retour le 28 décembre (*Ibidem*, p. 781, n° 1568).

(5) Il reçut en récompense 500 francs d'or, une coupe et une aiguière dorées (*Ibidem*, p. 781, n° 1570).

(6) Inspection de Jean Le Mercier parti de Paris le 7 mars 1378 (Delisle, *Histoire du château et des sires de Saint-Sauveur-le-Vicomte*, preuves, p. 314. — Moranvillé, *Étude sur la vie de Jean Le Mercier*, p. 316).

(7) Il prescrivait en conséquence de se retirer « ès bonnes villes » (Franç. 26014, p. 2156).

Anglais. Le 28 avril, la ville de Pont-Audemer était emportée, sauf que le gouverneur Martin Sens Durette, retranché derrière les épaisses murailles du château, narguait nos attaques. Contre la place, une batterie amenée de Harfleur et de Rouen ouvrit le feu du seul côté praticable, du plateau de la Lorie : quatre galères du capitaine Renier Grimaldi s'embossèrent dans la Rille devant La Bressolière (1), et le 1er juin, trois cents hommes d'armes renforçaient les deux cents hommes d'armes et cinquante arbalétriers de Jean de Vienne (2).

Il était temps. L'avant-veille (3), les cent ou cent vingt voiles des amiraux Richard d'Arundel et Guillaume de Salisbury avaient doublé le cap de la Hève. A leur vue, le vice-amiral Étienne Du Moustier rentra précipitamment dans les « fermetéz » de Harfleur et de Honfleur huit barges royales et ses autres vaisseaux. La chevalerie du pays de Caux, une centaine de lances aux ordres du maréchal de Blainville, s'était jetée dans Harfleur. Le 3 juin, elle reçut chaudement une colonne de deux mille hommes que Richard d'Arundel menait à l'assaut et lui fit si belle conduite que nombre de traînards, sabrés par les sires de Blainville, de Graville et de Basqueville, ne purent regagner leurs vaisseaux (4). Cet échec ôta aux Anglais tout désir de pénétrer dans la Rille en laissant sur leurs derrières une escadre ennemie ; bientôt, on vit disparaître leur flotte à l'horizon. Découragé, Martin Sens Durette capitula le 15 juin.

De tous côtés, l'ennemi prenait l'offensive. Les gens de Winchelsea et de Rye avaient traité Port-Pierre et Veulettes comme on les avait traités eux-mêmes, par le fer et le feu. Une escadrille bayonnaise enlevait dans l'Océan quatorze

(1) D'Orronville, *Vie de Louis de Bourbon*, p. 25.
(2) Terrier de Loray, *Jean de Vienne*, p. 120, 122 et Appendice, 38.
(3) *Chronique des quatre premiers Valois*, p. 272.
(4) Pièces orig., vol. 2076, doss. Moustier, p. 19. — *Chronique des quatre premiers Valois*, p. 272.

transports espagnols richement chargés (1). Enfin cinquante navires, partis de Plymouth, allaient secourir Mortagne-sur-Mer (2), assiégé par les gouverneurs d'Oléron et de La Rochelle, les frères Morelet (3) et Jacques de Montmor (4) et par leur ancien compagnon d'armes Owen de Galles (5).

C'était la saison où les galères castillanes apparaissaient sur nos côtes. Elles faillirent être détournées de leur destination par le frère du roi de France, Louis d'Anjou, qui implorait leur concours contre l'Aragon.

Mais Henri de Castille répondit qu'il n'interviendrait en faveur du duc d'Anjou qu'après la guerre franco-anglaise (6). Le 19 juin, ses galères mouillaient en rade de Saint-Malo; l'amiral Jean de Vienne leur donna avis de rallier dans les eaux de Cherbourg les galères et voiliers qu'il amenait pour attaquer cette ville navarraise (7).

En ce moment même, arrivaient en Cotentin le lieutenant général Jean, duc de Lancastre, et l'amiral comte de Salisbury, avec une grosse flotte et une artillerie formidable. Ils ne prirent point contact avec nos vaisseaux, sauf que quelques bâtiments marchands de La Rochelle tombèrent entre leurs mains. Leurs douze mille hommes et leurs quatre cents pièces de canon, débarqués devant Saint-Malo, furent tenus

(1) Pour sa part, le gouverneur de Brest préleva cent tonneaux de vin sur les prises (*Chronicon Angliæ*, p. 193).

(2) Ravitaillée à diverses reprises par les soins du conseil royal de Bordeaux, 31 mars, 23 juillet, 22 septembre (FROISSART, éd. Luce, t. IX, p. LI, n. 2. — RYMER, t. III, 3e p., p. 126).

(3) Chargé par Charles V de « besoignes secrètes entre Beauvès-sur-mer et Gironde ». 15 mars 1378 (Pièces orig., vol. 2030, doss. Montmor, p. 5-8).

(4) Qui arma en 1378 la barge *Saint-Jean* de Bermeo (DELISLE, *Mandements de Charles V*, p. 842, n° 1710).

(5) Assassiné en septembre 1378 devant Mortagne (RYMER, t. III, 3e p., p. 128).

(6) Mars 1378 (LECOY DE LA MARCHE, *Relations de la France avec Majorque*, t. II, p. 250).

(7) *Mémoires pour servir de preuves à l'Histoire de Bretagne, par* dom MORICE, t. II, p. 392. — CHRISTINE DE PISAN, *Livre des faits de Charles V*, 2e p., chap. XXIX.

en échec par le brave Morfouace qui commandait la place, par Henri de Malestroit et le vicomte de La Bellière, accourus avec deux cents braves au secours du Vieux rocher. Morfouace éventa toutes les mines de l'ennemi. De l'autre côté de la rade, avaient pris position le connétable, trois princes du sang et deux maréchaux (1). De Saint-Servan, ils pouvaient tomber à chaque instant sur les derrières de l'ennemi, qui, las de la lutte, se retira après cinq mois de siège (août à décembre). Ce fut la contre-partie du siège de Cherbourg.

Les comtes de Salisbury et Jean d'Arundel venaient de prendre possession de cette place au nom de l'Angleterre et d'y jeter une garnison de six cents hommes. Leurs quatorze barges (2) sortaient du port quand la flotte française leur barra la route. Le comte Richard d'Arundel s'étant dégagé, tout l'effort de l'action tomba sur Pierre de Courtenay, comte de Devonshire, qui cherchait à ouvrir un passage au reste des vaisseaux. L'arrivée des galères espagnoles, peu éloignées du théâtre du combat, hâta la déroute des Anglais. Philippe de Courtenay, grièvement blessé, put s'enfuir, mais son frère Pierre était fait prisonnier avec ceux des chevaliers du Devon et du Somerset qui n'avaient pas péri. Cette victoire permit à Jean de Vienne de resserrer le blocus de Cherbourg. Jusqu'en novembre, ses vaisseaux firent le va-et-vient entre la crique de Leure et La Hague pour apporter à l'armée de siège les engins fournis par les bonnes villes de Normandie (3). Du Guesclin prit momentanément la direction des travaux d'attaque. Mais l'hiver et l'arrivée de l'escadre de Jean d'Arundel interrompirent les opérations. Pen-

(1) FROISSART, éd. Kervyn de Lettenhove, t. IX, p. XLIX, n° 4, p. 81, 98, — Dom MORICE, *Histoire de Bretagne*, t. I, p. 337.

(2) *Chronique des quatre premiers Valois*, p. 276. — TERRIER DE LORAY, p. 127.

(3) « Vaisseaux partant par la mer audit siège les engins » chargés à la Crique et à Harfleur. 7 novembre 1378 (Franç. 26015, p. 2315. — Franç. 20348, p. 248).

dant ce temps, Wight n'était pas à l'abri des « roberies » françaises (1); l'escadre pillait la ville de Fowey et causait tant de maux aux riverains des côtes de Cornwall qu'un chroniqueur anglais se reconnaît honteux de les rapporter : il « préfère les passer sous silence, de peur de donner une occasion de triomphe aux ennemis » (2). Mais les plaintes des communes de Cornwall donnent une singulière éloquence au laconisme de l'historien. « A cest an présent, disent-elles (3), vindrent les galeys d'Espagne et ardèrent tuts les niefs, bateils et villes queux sont sur les ports. »

Au nord de la Tamise, les marins de Boulogne secondés par une escadre hispano-écossaise de Jean Mercer, enlevèrent et emmenèrent en captivité presque toute la population de Scarborough. Après avoir délivré le père de l'Écossais Jean Mercer enfermé dans cette ville, les corsaires eurent la mauvaise inspiration de rester en croisière sur les côtes anglaises. Quinze nefs espagnoles chargées de butin furent capturées par une escadre que Jean Philippot, citoyen de Londres, avait armée à la hâte (4).

Nous perdîmes en 1379 un convoi de dix-sept bâtiments marchands escortés par un navire de guerre, que les amiraux Hugues Calverley et Thomas Percy emmenèrent à Bristol (5). Peu après, les corsaires de Harfleur prenaient leur revanche dans un combat naval où les Anglais laissèrent 80 prisonniers et autant de morts. L'un des corsaires, Guillaume de La Hogue ramenait à lui seul deux prises (6).

Nos opérations s'étaient dédoublées. Comme si chaque année apportait une complication nouvelle, après l'occupa-

(1) Froissart, éd. Luce, t. IX, p. LV, note 1.
(2) *Chronicon Angliæ*, p. 206. — Walsingham, t. I, p. 373.
(3) *Rotuli Parliament.*, année 1378, n° 18.
(4) *Chronicon Angliæ*, p. 198.
(5) *Chronicon Angliæ*, p. 221.
(6) *Chronique des quatre premiers Valois*, p. 281. — Archives nat., JJ 119, fol. 209 v°.

tion de la basse Normandie, ce fut la Bretagne qui passa aux Anglais. La faute, il faut le dire, en revint à Charles V. Méconnaissant l'esprit d'indépendance de ces Bretons qui l'avaient si loyalement servi, il prétexta la félonie de leur duc pour prononcer, le 9 décembre 1378, la confiscation du duché et son annexion pure et simple à la couronne. En avril 1379, il expédia quelques troupes pour occuper pacifiquement la Bretagne. Nantes ferma ses portes à Olivier de Clisson, et les Rennais refusèrent l'entrée de la ville à leur ancien défenseur Du Guesclin. Geoffroy Kérimel repoussait la descente des amiraux anglais (1), mais en laissant entendre qu'il était de cœur avec eux. Toute la province appelait de ses vœux le retour de Jean IV, jadis chassé de ses États par l'opinion populaire. Jean IV arriva à Saint-Servan dans la soirée du mercredi 3 août 1379, sur l'escadre de Calverley (2). Du Guesclin était accouru à sa rencontre à Saint-Malo : il disposait du baleinier du capitaine Morfouace et de huit galères amenées par l'amiral espagnol, auquel son collègue portugais avait faussé compagnie à Santander (3). Du Guesclin avait eu soin de les « réconforter de vivres, artilleries et pouldres à canon dont elles avaient bien besoin » (4). Les Anglais, ainsi gardés à vue, n'osèrent débarquer et, le 19 août, reprirent le chemin des îles anglo-normandes (5). L'escadre espagnole, tombant aussitôt sur leur arrière-garde, sabre les cordages et va se rendre maîtresse des nefs de charge restées en arrière, quand Calverley vire de bord et se jette comme un lion sur les assaillants. Sa belle audace lui valut, paraît-il, les applaudisse-

(1) *Chronicon Angliæ*, p. 222.
(2) *Chronicon Angliæ*, p, 236. — Dom MORICE, *Histoire de Bretagne*, t. I, p. 365.
(3) LOPEZ DE AYALA, t. II, p. 125.
(4) Lettre de Du Guesclin, 10 août 1379 (*Mémoires de Bretagne*, t. II, col. 224).
(5) *Ibidem*, col. 226. — FROISSART, éd. Luce, t. IX, p. LXXXIX, note 2.

ments de Du Guesclin qui voyait la bataille du haut des remparts de Saint-Malo.

D'une rive à l'autre, les deux héros se seraient même adressé la parole, non en s'invectivant, mais en traitant politique. Cette diversion empêcha sans doute Calverley de sauver quatre barges qui restèrent entre les mains des Espagnols. Grisé par le succès, le capitaine des galères promit à Du Guesclin d'enlever la forteresse de la Roche Goyon sur la Rance. Il quitta Saint-Malo le 22 août; le lendemain, Du Guesclin apprenait par ses gens le succès de l'attaque, « assés dure », dit-il sans s'émouvoir (1).

A l'autre extrémité de la Bretagne, à Nantes, Olivier de Clisson réclamait vivement le concours des marins espagnols, « quar ils peuvent moult valoir à vostre fait, » disait-il au roi (2). On les dirigea aussitôt sur la Loire. En contournant la presqu'île armoricaine, l'une des galères pénétra dans le goulet de Brest pour y brûler les navires anglais. Un compagnon de Calverley l'aperçoit et, impatient de venger une récente défaite, lui donne la chasse avec la barge d'York : attiré hors du port par la feinte retraite des Espagnols, Jean Clarke tombe soudain dans une embuscade de cinq autres galères. Il brasse à culer; ses compagnons, protégés par lui, regagnent à la nage le port, il s'apprête à les suivre, quand un coup de hache lui abat la jambe. Son vaisseau sombre en même temps, au moment de l'amarinage (3).

Les deux dernières galères espagnoles de l'escadre, envoyées aux renseignements à Nantes, rapportèrent l'ordre d'attaquer Guérande et Le Croisic où le duc Jean venait de

(1) Lettre de Du Guesclin, 23 août (*OEuvres de Froissart*, éd. Kervyn, t. IX, p. 537. — LOPEZ DE AYALA, t. II, p. 126).

(2) *Mémoires de Bretagne*, t. II, col. 229.

(3) *Chronicon Angliæ*, p. 233. — Clarke avait été fait prisonnier sous les murs de Brest à la fin de 1377 (Record office, *Issue Rolls*, 1 Richard II, membr. 10).

recevoir un accueil triomphal (1). Sur l'assurance que Clisson arrivait à la rescousse, trois cents marins débarquèrent; mais une charge vigoureuse du capitaine Guillaume Du Chastel les refoula vers leurs navires.

L'amiral espagnol, au moment de gagner Nantes, se vit interdire l'entrée de la Loire par le gouverneur de Saint-Nazaire, Jean d'Ust; une descente à Rhuys lui coûta trente morts et vingt-cinq prisonniers laissés entre les mains de Jean de Malestroit (2).

Cependant Calverley, après son échec de Saint-Malo, était allé chercher des renforts. Il obtint une troupe de six cents hommes, que le commandant en chef Jean d'Arundel et ses lieutenants Calverley, Thomas Percy, Thomas Banastre, Guillaume Elmham tinrent en partance à Southampton. Les vents soufflant en tempête retardèrent le départ. Les troupes prirent leurs quartiers chez l'habitant: Arundel logea les siennes dans un monastère de femmes et laissa outrager par la soldatesque les jeunes filles de haut rang qui y recevaient l'éducation. Il attendit ainsi jusqu'en décembre. Mais comme il devenait urgent de secourir le duc de Bretagne, malgré les observations de son maître d'équipage, qui annonçait l'approche d'une tempête, Arundel fit mettre à la voile. De la côte, un prêtre fulminait contre les partants l'excommunication et l'anathème. L'ouragan éclata; entraînés avec une rapidité vertigineuse sur les côtes d'Irlande, vingt-cinq vaisseaux s'y brisèrent. En vain Arundel fit-il jeter par-dessus bord, pour délester son vaisseau, une troupe de courtisanes qu'il avait embarquées; en vain épancha-t-il sa

(1) Alain BOUCHART, *Cronicque*, liv. IV, fol. 141.
(2) *Libvre du bon Jehan, duc de Bretaigne*, publié par E. Charrière, à la suite de la *Chronique de Bertrand Du Guesclin* par CUVELIER (Documents inédits). Paris, 1839, 4°, t. II, vers 3352, 3410, 3464, 3496. Il y est question de 19 galères espagnoles, alors que les Espagnols n'en amenèrent cette année-là que 8 (LOPEZ DE AYALA, t. II, p. 126. — TERRIER DE LORAY, p. 134).

colère impuissante sur son pilote qu'il menaça de mort et su l'équipage qu'il rudoya. Son navire, échoué au milieu de récifs, coula. Accroché à la cime d'un écueil, Arundel lutta encore, lorsqu'une lame énorme l'entraîna. Trois jou après, la mer rejetait son cadavre. Veut-on une idée d luxe de ce débauché! Il emportait avec lui cinquante-deu magnifiques vêtements tissus d'or (1), comme ces emp reurs romains de la décadence qui faisaient le métier d comédien.

Opulence efféminée des chefs, brutale indiscipline de matelots! ajoutez encore au passif de la marine anglaise u vice d'organisation qui amena fatalement, au cours de longues guerres d'Édouard III, la ruine des armateurs. J veux parler des fréquentes réquisitions des bâtiments d commerce et de la dévolution à la Couronne des navires do le patron mourait: si bien, disaient les députés des com munes, qu'il y avait autrefois plus de bons navires da une seule ville qu'on n'en trouverait aujourd'hui dans to le royaume (2).

S'il est quelque chose de plus éloquent que les plaint des communes anglaises, c'est l'essor de notre marine ma chande qui s'ouvrait de nouveaux horizons. Cette prosp rité tenait à l'heureuse réforme de Charles V, qui faisa supporter à la marine de l'État tout le poids de la guerre. E ce moment même, il pouvait mettre en ligne vingt et un no veaux bâtiments (3) construits dans le courant de 1379 (4). L

(1) WALSINGHAM, t. I, p. 418.

(2) *Rotuli Parliament.*, ann. 1377, 1379.

(3) 7 grandes barges, 4 bargos, 10 bateaux flambars en construction Clos de Rouen de mai à décembre 1379 (Franç. 26016, pièces 2486, 249 2496, 2497, 2500, 2514, 2535, 2558, 2562, 2570, 2571, 2575, 2577, 257 2585, 2600. — Pièces orig., vol. 538, doss. Brumare, p. 22 et 23). — Po l'artillerie, le garde du clos avait acheté « 399,500 d'estraiture (Layette cl des galées aux Archives de Seine-Inférieure. — Pièces orig., vol. 538, do Brumare, p. 26-28).

(4) Arch. nation. P. 295, p. 625 (TERRIER DE LORAY, Appendice, n° 67

traité de février 1380 portait à vingt galères et à 4,600 hommes l'effectif de la flotte auxiliaire que nous fournissait la Castille et qui devait mouiller à La Rochelle au début de l'été.

Le théâtre des opérations navales en 1380 devait être Wight, Jersey et Guernesey, c'est-à-dire cette chaîne d'îles qui relie l'Angleterre au Cotentin et à la Bretagne; tout devait y être brûlé, les arbres coupés, les maisons détruites (1). Mais Jean de Vienne trouva la consigne trop barbare. Quand il eut enlevé, avec l'aide de la garnison de Saint-Malo, les deux châteaux de Jersey et de Guernesey, il se contenta d'imposer tribut aux insulaires (2). Il porta ensuite la désolation sur les côtes occidentales de l'Angleterre. Dans une de ses nombreuses descentes, il perdit une centaine de soldats tombés dans une embuscade et transpercés de flèches. Ses alliés, les corsaires basques, qui avaient devancé les galères castillanes, éprouvèrent un échec autrement grave : ils avaient déjà capturé vingt et un navires, quand la flotte anglaise de l'Ouest leur donna la chasse et les accula, le 6 juin, dans le port de Kinsale en Irlande. Les Basques perdirent toutes leurs prises, quatre barges, un baleinier, quatre cents hommes tués ou pris; quatre patrons seulement échappèrent au désastre (3). Le bruit se répandit que Jean de Vienne était parmi les prisonniers; le bruit était faux : quatre jours après le combat de Kinsale, l'amiral rentrait à Carentan (4).

Le 8 juillet, l'amiral Sanchez de Tovar touchait à La Rochelle. Ses dix-neuf galères et sa galiotte rangèrent les

(1) Traité de Paris entre la France et la Castille. 1er février 1380.

(2) TERRIER DE LORAY, *Jean de Vienne*, p. 146, et note 1.

(3) *Chronicon Angliæ*, p. 268 et suiv. La chronique donne les noms de treize patrons espagnols faits prisonniers et des quatre qui s'enfuirent : presque tous sont de Bermeo, Saint-Sébastien, Santander, Guetaria et de Biscaie.

(4) MORANVILLÉ, *Étude sur la vie de Jean Le Mercier*, p. 79.

côtes bretonnes et rejoignirent à Harfleur (1) une galère royale et plusieurs baleiniers. On lui fit un reproche de n'avoir pas ravagé au passage les îles anglo-normandes. Les marins alliés saccagèrent Winchelsea après avoir mis en fuite les troupes de l'abbé de Battle; ils insultèrent Portsmouth et Hastings, sans trouver aucune escadre sur leur route. Leur butin mis en sûreté à Harfleur, le 24 août ils gouvernèrent droit sur la Tamise; Gravesend prise et incendiée, les deux rives du fleuve mises à sac, soixante nefs et crayers détruits, d'autres capturés, une foule de gens rançonnés, l'épouvante jetée dans la capitale, tel fut le bilan d'une campagne de deux semaines. La moisson s'annonçait encore plus belle pour l'automne. Le Parlement anglais gémissait de n'avoir pas de « suffisant amiral (2), pour prendre charge de la défense des côtes et des biens passant sur la mer. » Que dis-je? Le capitaine d'armée navale Raoul Ferrers entretenait des intelligences avec nos marins. Le fameux armateur de Londres, Philippot, intercepta quatre lettres de lui à Bertrand Du Guesclin, Olivier de Clisson, Bureau de La Rivière et à l'amiral des galères (3). Six mille hommes de troupes que le gouvernement anglais avait fait timidement passer à Calais, pour aller de là au secours du duc de Bretagne, cheminaient péniblement par les marches normandes, harcelés sans cesse par l'amiral Jean de Vienne (4). Arrivés au but, ils se virent fermer les portes de Nantes. La noblesse bretonne, ralliée autour de Clisson (5),

(1) Delisle, *Mandements de Charles V*, p. 942, n° 1940. — Moranvillé, p. 324.

(2) Le récit de la campagne de la flotte castillane se trouve dans un rapport des officiers français sur le fait de l'armée de mer, énumérant toutes les dépenses faites pour la flotte castillane (Terrier de Loray, *Jean de Vienne*, Appendice, n° 71. — Cf. aussi Lopez de Ayala, t. II, p. 130. — *Rot. parliam.*, ann. 1382, 30, 37).

(3) *Chronicon Angliæ*, p. 278.

(4) Terrier de Loray, p. 154.

(5) Dom Morice, *Mémoires de Bretagne*, t. II, col. 393.

rejetait l'alliance anglaise. Le duc venait de signer un traité de paix avec le Roi (1). Au moment de recueillir les fruits de cette politique et de concentrer tous nos efforts contre l'Angleterre, Du Guesclin meurt; le 16 septembre 1380, Charles V le suit dans la tombe. Huit jours après, l'amiral Sanchez de Tovar reprend la route d'Espagne (2). Jean de Vienne reste seul. Il n'abandonnera pas la lutte contre l'Angleterre, mais au prix de quelles tribulations!

(1) Clairambault, vol. 73, p. 5717. — MORANVILLÉ, p. 324.
(2) Le 24 septembre, il quitte Harfleur (TERRIER DE LORAY, p. 63).



CHARLES VI L'INSENSÉ

PROJETS D'INVASION CONTRE L'ANGLETERRE

Le matin même de sa mort, Charles V, d'une main défaillante que ne guidait plus sa pensée, signait l'abolition des aides pour la guerre (1). C'était un indice de la politique nouvelle, la paix à tout prix. A la tête du gouvernement, il n'y avait plus un roi dans la maturité de l'âge, capable d'assumer le fardeau de la guerre, mais un enfant et un conseil de régence naturellement hostiles aux lourdes entreprises. Les oncles de Charles VI se hâtèrent d'obtenir une trêve de l'Angleterre (2).

On vit en peu de temps les désastreux résultats de cette paix intempestive. L'Angleterre qui n'avait ni flotte, ni armée, l'Angleterre agitée par les séditions, incapable de défendre ses derniers retranchements sur le continent, Bor-

(1) TERRIER DE LORAY, *Jean de Vienne*, p. 156. — *Ordonnances*, t. VII, p. 710. — Suivant un bruit recueilli par le moine de Saint-Alban, le peuple exaspéré des gabelles qui appauvrissaient le pays, s'en prit aux marins étrangers, dont l'entretien revenait à 750 livres par jour pour 25 galères : plusieurs matelots furent massacrés par la foule (*Chronicon Angliæ*, p. 277.)

(2) Peut-être toutefois, — l'histoire a souvent deux faces, — la relâche fut-elle utile. Les haines du peuple anglais, cessant de trouver comme dérivatif l'étranger, retombèrent lourdement contre les classes aisées et fomentèrent un moment la guerre civile.

deaux, Brest, Cherbourg et Calais, se releva des terribles blessures que lui avait portées l'amiral Jean de Vienne. Par un jeu de bascule, notre prestige s'évanouit. L'abolition des aides supprimait le budget de la marine (1). Charles VI signifia au vice-amiral qu'il ne ferait aucune dépense pour la flotte. Des apparaux viendraient-ils à manquer à une barge? Qu'on les emprunte, disait le roi, « aux fournitures de noz autres barges, senz en acheter aucuns de nouveau (2) ».

En moins de deux ans, quarante vaisseaux de guerre disparurent, les uns furent condamnés pour vétusté (3), telles les galères *Dauphine, Magdeleine, Bérenger Vidal, Saint-Denis, Saint-Jean, de Valois*, que vingt-sept années d'existence rendaient aussi vénérables qu'inutiles (4). Les autres, faute de soin, pourrissaient dans le fossé du Clos des galées, comme la barge *Saint-Jean, Notre-Dame* (5) ou tournaient « en non valoir de leurs corps », comme ces huit barges oubliées depuis 1378 dans les « fermetéz » de Harfleur (6). Sept autres barges, commencées en 1379, restèrent inachevées. Les bateaux flambarts étaient réduits de dix ou douze à quatre, les galères de vingt-cinq à dix, en mauvais état (7).

Une économie mal placée engendrait l'anarchie. Le connétable de Clisson fut gratifié de la meilleure barge du Clos, qu'il appela *Sainte-Marguerite* en l'honneur de sa

(1) Un nouveau maître du clos des galées, Janequin Champenois, fut toutefois nommé. 16 avril 1381 (TERRIER DE LORAY, Appendice, n° 76, p. LXIX).

(2) Vincennes, 19 décembre 1381 (Franç. 25704, p. 26).

(3) Avirons provenant de « plusieurs gallées condempnées audit clos ». 10 avril 1383 (Franç. 26019, p. 392).

(4) A. BRÉARD, *Le compte du clos des galées de Rouen au XIVe siècle* (1382-1384). Rouen, 1893, in-8°, p. 49, 64. Citons, parmi les autres galères laissées par Charles V, la *Sainte-Agnès, Saint-Nicolas, Sainte-Croix, Saint-Victor, Saint-Antoine, Balaine, Sainte-Catherine, Saint-Georges normande* (p. 70).

(5) BRÉARD, p. 16, 20, 95.

(6) Rapport du vice-amiral Du Moustier. Rouen, 26 janvier 1382 (Pièces orig., vol. 2076, doss. Moustier, p. 19)

(7) BRÉARD, p. 73, 92, etc.

fille (1). L'écuyer Doublet de La Barguerie reçut une autre barge (2); le maître de l'hôtel Jean de Briançon, capitaine de Montivilliers (3), et Jean de Sempi, capitaine général de Picardie (4), se firent délivrer chacun un bateau flambart.

Enfin les anciens patrons de voiliers royaux, s'appropriant peu à peu le matériel de l'État, devinrent de gros armateurs en course. Guillaume de La Hogue, Robin de Grosmesnil, Jean Brument, Erart de Dinteville (5), daignent plus tard prêter au roi des bâtiments de guerre construits par Charles V.

En vain, l'amiral et le vice-amiral avaient-ils essayé de sauver leur œuvre, en demandant aux États de Rouen d'imposer les ventes de huit à douze deniers pour livre (6) : Ce fut un *tolle* parmi les trois ordres : « Rien, rien; faisons comme ceulx de Paris. » Les députés des bonnes villes qui accordèrent le subside se virent désavouer par leurs concitoyens (7). De ce conflit entre l'autorité, forcée de faire face aux dépenses militaires, et le peuple qui s'obstinait à les refuser, allaient naître de graves complications.

Si les Anglais s'étaient retirés officiellement de la lutte, ils soudoyaient contre nous les insurgés gantois; leurs subsides permirent à François Ackerman, amiral de Flandre, de tenir la mer avec huit gros vaisseaux et un baleinier (8),

(1) 10... 1381. (Franç. 26022, p. 1119.) — Reçu de deux barils et demi de brai délivrés par le maître du clos au maître et gouverneur de la dite barge, 15 mars 1382 n. st. (Franç. 26018, p. 321).

(2) « Celle qui plus preste sera pour mener sur mer. » Mandement royal daté de Saint-Denis, 20 février 1381 n. st. (Terrier de Loray, *Jean de Vienne*, Appendice, n° 74, p. LXVII).

(3) 28 avril 1382 (Terrier de Loray, Appendice, n° 79, p. LXXIV).

(4) 30 avril-11 mai 1382. (Vente de la collection Bigant (1850), n° 82.)

(5) Bréard, p. 93, 119.

(6) Coville, *Les États généraux de Normandie*, p. 125.

(7) *Chronique des quatre premiers Valois*, p. 293.

(8) Mai 1381 (Kervyn de Lettenhove, *Œuvres de Froissart*, t. XX, p. 3-4). L'amiral insurgé avait autour de lui trente-six compagnons d'ar-

sous prétexte d'escorter les convois marchands à destination de la baie de Bourgneuf (1). Il prit sans doute contact avec une de nos escadrille en juin ou juillet 1831, car un vaisseau de Henry de Borseele, seigneur de la Vere (2), tombait entre les mains du capitaine Guillaume de la Hogue.

Ces petits succès sans lendemain ne servaient qu'à mettre davantage en relief les belles et fructueuses campagnes des flottes combinées de la France et de l'Espagne. Occupés de leur côté, les Castillans venaient de remporter la victoire navale de Saltes ou Huelva, où vingt-deux galères portugaises tombèrent aux mains de l'amiral Sanchez de Tovar (3). Mais l'intervention des Anglais du comte de Cambridge, en faisant pencher la balance du côté du Portugal, obligea les vainqueurs à réclamer notre appui. En plein hiver, les troupes de Pierre de Villaines s'embarquèrent pour l'Espagne (4).

Jean II n'eut point à attendre l'occasion de témoigner sa reconnaissance. Des ambassadeurs français vinrent le trouver à Zamora afin d'obtenir le concours de son amiral. Moyennant une pension annuelle de mille francs d'or, Sanchez préta hommage au roi de France (12 juin 1382) (5).

mes. — En 1381, les Anglais capturèrent eux-mêmes 12 bâtiments français à destination de Cherbourg et Calais (*Polychronicon* Ranulfi Higden, éd. Rawson Lumby, Appendice, t. IX, p. 12).

(1) C'était Arteveld qui avait décidé d'opposer aux « robbeurs et pillards... amiral, mariniers et francs » (Kervyn de Lettenhove, *OEuvres de Froissart*, t. X, p. 465).

(2) Accompagné de Claux de Borseele et Guillaume de Hervillemen; ils furent remis à Honfleur « en la main de M. l'amiral ». Ils allaient, paraît-il, en pèlerinage à Notre-Dame de Walsingham. Ordre donné par Charles VI au bailli de Caux, au capitaine de Harfleur et au vicomte de Montivilliers d'enquérir sur cette capture. Bicêtre, 16 juillet 1381 (Archives nation., K 53 n° 10).

(3) 17 juillet 1381 (Navarrete, *Collecion de los viajes*, t. I, p. 407 : almirantazgo mayor de Castilla).

(4) Le 1er décembre 1381, à La Rochelle (Archives nation., JJ 142, fol. 111 ; JJ 143, fol. 165 v°).

(5) A Zamora (Archives nation., J 626, p. 126).



Un mois après, une escadre de six galères espagnoles, aux ordres du capitaine de la mer Ruiz Cabeça de Vaca, prenait la route de Normandie.

Le rétablissement des aides avait été le signal d'une double insurrection à Rouen le 24 février 1382, à Paris le 1er mars. Ces grandes villes de commerce, en relations avec les Flandres et l'Angleterre, subissaient la funeste contagion des émeutes de Gand ou de Douvres (1) et réclamaient ce qu'elles appelaient leurs anciennes libertés, c'est-à-dire la suppression de l'impôt (2). L'insurrection, un moment réprimée, éclata de nouveau le 1er août, lorsqu'on essaya de percevoir à Rouen l'aide que le vice-amiral Étienne Du Moustier avait obtenue pour l'entretien de six cents hommes d'armes (3). Les désordres furent alors moins graves, soit que les énergies de la révolte se fussent dissipées dès la première explosion, soit plutôt qu'elles fussent contenues par la présence de quinze cents marins espagnols dans la rivière. Tout nous porte à croire en effet que les mesures étaient prises d'avance pour mâter les mutins. La veille, Charles VI, sur l'avis du vice-amiral, ordonnait de délivrer au capitaine Cabeça de Vaca une galère du Clos de Rouen et l'artillerie nécessaire aux six bâtiments espagnols (4). « Je n'ai pas assez de projectiles, répondit le garde du Clos, voilà six semaines que j'ai fourni au maréchal Mouton de Blainville dix mille viretons pour la garnison du château de

(1) « Oriebatur in partibus istis (Dovorie) tumultus vulgi sediciosus et flebilis ». 1381 (*Die Recesse und andere Akten der Hansetage* (1256-1430), t. III, p. 190).

(2) Terrier de Loray, p. 163.

(3) Aide votée à Pontoise par les délégués normands (Terrier de Loray, p. 165).

(4) Mandements de Charles VI au vice-amiral Du Moustier. Senlis, 31 juillet 1382, — et du vice-amiral à Janequin Champenois, maitre du clos des galées. Soissons, 5 août 1382. L'agitation urbaine ne permit donc qu'au bout d'une semaine la délivrance des fournitures de l'escadre espagnole (Pièces orig., vol. 2076, doss. Moustier, p. 26 et 20).

Rouen. — Baillez-en trente mille au capitaine, et *gardez que en ce n'ait aucun deffaut* (1). »

Quand l'effervescence de la populace rouennaise fut calmée, Cabeça de Vaca « continua son voyage » vers les Flandres, où Charles VI allait soumettre d'autres insurgés par la victoire de Rosebecque. Au cours de la campagne, les ports de Gravelines, Dunkerque et Nieuport (2) furent conquis.

Comme de nombreux corsaires, à la suite de l'escadre espagnole, tombaient sur les convois prussiens ou flamands, Charles VI donna l'ordre de respecter les sujets du grand maître de l'ordre Teutonique (3). Les Anglais, voyant écraser leurs alliés, jugèrent opportun de rentrer en scène; une croisade fut prêchée contre la France et un évêque s'en fit le chef.

Si Bertrand Du Guesclin n'était plus là pour leur tenir tête, il avait laissé un digne émule. Adversaire impitoyable des Anglais, le connétable Olivier de Clisson, en mai 1383, s'occupait, avec les organisateurs habituels des armées de mer, Jean Le Mercier et Étienne Du Moustier, d'apprêter une flotte pour seconder « l'emprinse » qu'il projetait « ès parties de La Rochelle et ailleurs ». Au début de juin, dix-neuf vaisseaux de guerre et quelques légers transports embarquaient à Harfleur, sous la direction d'un maître canonnier et d'un maître mineur (4), un matériel de siège de quatre pierriers et treize canons portatifs. L'armateur Robert de Grosmesnil, capitaine de l'expédition, et son second, Guillaume de La Hogue, par une mer démontée et un temps très

(1) Saint-Mard-lez-Soissons, 10 août 1382 (Franç. 20595, p. 2.)

(2) *Polychronicon* RANULFI HIGDEN, éd. Rawson Lumby, Appendice, t. IX, p. 15.

(3) 27 mars 1383 (*Die Recesse und andere Akten der Hansetage* (1256-1430), t. III, p. 140-142).

(4) Le 5 mai, la flotte était prète à partir, mais elle manquait d'hommes et de munitions, que Charles VI prescrit d'embarquer (British Museum, *Additional Charters*, n° 39).

dur, gagnèrent La Rochelle, où les attendait le vice-amiral Étienne Du Moustier. Dépositaire d'un plan de campagne jusque-là tenu dans le mystère, le vice-amiral prit le commandement en chef. Le but de l'expédition était Tonnay-Charente, occupé depuis peu par les Anglais. L'apparition de la flotte ôta tout espoir de secours aux assiégés et contribua à « mettre hors des mains des ennemis » la place saintongeoise.

Mais rien ne fut pitoyable comme le retour de l'escadre victorieuse. Les équipages, n'étant payés que pour un mois, laissèrent en détresse à La Rochelle une des barges de Grosmesnil, les deux barges de son second et les vaisseaux du roi. Ils ne ramenèrent au port d'Harfleur que les menus navires (1). Néanmoins les « peines et travaulx » des capitaines de l'armée navale furent grassement payés (2).

Les Anglais avaient profité de l'absence de la flotte normande pour apparaître « à grant quantité de navire et de forche » à l'embouchure de la Seine. La première semaine de juillet, leur chef, Philippot dit Parys capturait dans les eaux de Leure et Harfleur une grande carraque chargée de richesses et quatre gros vaisseaux : deux cents marchands succombèrent ou se firent prendre en défendant leurs biens (3). Cinq autres navires soutinrent un combat si furieux contre trois grands vaisseaux de Portsmouth et Dartmouth, que neuf marins français seulement survécurent au carnage (4).

Une division envoyée dès le printemps dans le Pas de Calais perdit deux barges magnifiques, deux galères,

(1) Les gros vaisseaux étaient encore à La Rochelle en octobre. Mandements de Charles VI. Paris, 28 octobre 1383 (Franç. 22250, pièce 71). — Franç. 26019, pièce 489; Franç. 26020, pièce 624. — Bréard, *Le compte du clos*, p. 23.

(2) Etienne Du Moustier reçut mille francs d'or. 11 juillet 1384 (Pièces orig., vol. 2076, doss. Moustier, pièce 31) ; Grosmesnil et La Hogue 500 francs. 28 octobre 1383 (Pièces orig., vol. 1415, doss. Gromesnil, pièce 3).

(3) *Chronique de P. Cochon*, p. 173. — *Polychronicon*, t. IX, p. 20.

(4) Walsingham, *Historia anglicana*, t. II, p. 106.

trois navires de fort tonnage chargés de vins, que les croisés anglais de l'évêque de Norwich et de Calverley surprirent dans le port de Gravelines en même temps que seize barques de pêcheurs (1).

Ce premier succès enhardit les Anglais qui s'enfoncèrent dans les Flandres.

Mais l'amiral de France, bientôt suivi du roi, se porta sur leurs derrières, et en menaçant leurs communications avec le littoral, les força de rétrograder d'Ypres sur Bourbourg, puis sur Gravelines. C'était à la fin de septembre 1383. Jean de Vienne avait peu de troupes. Une nuit, il pénétra par surprise dans la ville et en chassa les prétendus croisés d'outre-Manche. Gravelines, aussitôt réparée, devint pour nos corsaires un abri sûr et un poste d'observation à proximité de Calais (2).

C'était trop peu encore au gré de l'amiral. Il signifia aux Anglais (3), comme condition d'un traité de paix, d'avoir à évacuer complètement le royaume. Son ultimatum fut décliné, comme bien on pense et comme Jean de Vienne s'y attendait lui-même, car ce n'était qu'un prétexte pour « détruire leur nid. Les Saxons ont conquis l'Angleterre avec une poignée d'hommes et loin de leur pays ; Guillaume le Bâtard avec sa seule épée. Vous, disait-il au roi, avec un royaume plein de gens, de vivres et d'argent, n'en viendrez-vous pas à bout (4) ? »

« Princes, passez sanz point de demourée;
Vostres sera le pays d'Angleterre;
Autre fois l'a un Normant conquestée;
Vaillant cuer puet en tout temps faire guerre. » (5)

(1) Walsingham, *Historia anglicana*, t. II, p. 90 et 106. Un riche bourgeois de Paris, Nicolas Boulard, avait passé traité pour transporter par mer les vivres de l'armée française (*Chronique de Charles VI*, t. IV, p. 1).
(2) Terrier de Loray, p. 176-178.
(3) En juillet 1384.
(4) Cabaret d'Orronville, *Vie de Louis de Bourbon*, p. 59.
(5) Eustache Deschamps, *OEuvres complètes*, éd. par le marquis de

Aux conseils de l'expérience, aux appels de l'opinion dont le poète se faisait l'écho, au nom prestigieux de Charlemagne qu'on lui décernait d'avance, un pauvre enfant de seize ans pouvait-il résister? L'invasion fut donc résolue : l'amiral, avec le premier corps, prendrait pied chez nos alliés d'Écosse et attirerait l'ennemi sur les frontières du nord; le connétable et le reste de l'armée en profiteraient pour débarquer au sud. On choisit comme base d'opération un havre sûr et vaste, à portée de l'Écosse. L'Écluse offrait ce double avantage. Il venait d'échoir, avec l'héritage du comte de Flandre (1), au duc Philippe de Bourgogne, qui se hâta de le munir d'un château fort (2). L'inconvénient qu'il présentait, fort appréciable à la vérité, consistait dans son éloignement de nos arsenaux maritimes. Jusqu'à l'expiration de l'armistice, le 1er mai 1385, la sécurité de la navigation semblait une garantie de succès. Mais on put s'apercevoir ensuite de la faute stratégique qu'il y avait à prêter sur un long parcours le flanc à l'ennemi et à franchir par escadrilles le défilé du Pas de Calais.

Dans ces conjonctures difficiles, les commissaires de l'expédition Étienne Du Moustier et Guyot de Brecons (3) déployèrent un zèle admirable. Par leurs soins, le matériel de guerre que Charles VI avait prescrit (4) de rassembler à l'embouchure de la Seine (5), fut transporté sans encom-

Queux de Saint-Hilaire, pour la Société des Anciens textes. Paris, 1889, in-8°, p. 74.

(1) En 1384 (FROISSART, éd. Kervyn, t. VIII, p. 97).

(2) Commencé en mai 1384 (MORANVILLÉ, *Etude sur la vie de Jean Le Mercier*, p. 110, n. 1).

(3) Franç. 26020, fol. 651.

(4) 24 décembre 1384 (Clairambault, vol. 216, p. 9737).

(5) Mars-mai 1385 (Franç. 26020, fol. 651, 655, 664, 667, 668, 678. — Pièces originales, vol. 1415, doss. Grosmesnil, p. 8-9. — DE BEAUREPAIRE, *Le clos des galées de Rouen*, p. 9. — *Catalogue Joursanvault*, n° 1873. — TERRIER DE LORAY, *Jean de Vienne*, Append., n°s 100 et suivants).

bre à l'Écluse, sous la seule escorte de deux barges (1). Des commis (2) et un maître des garnisons organisaient le départ des convois à Harfleur (3), ce qui permettait aux commissaires de consacrer tous leurs efforts à l'armement de l'escadre et du corps expéditionnaire d'Écosse. Jaques de futaine, lances et glaives, viretons et pavois, canons et arbalètes, destriers pour les gens d'armes, falots tournants pour les navires, ponts volants pour les débarquements, caisses de florins d'or ayant cours en Écosse (4), embarquaient par centaines ou par milliers sur les transports qui encombraient le Zwyn. Quatre grosses nefs ordonnées « pour l'estat de Mgr l'admiral » et munies de « chambres de retrait (5) » étaient facilement reconnaissables à leur couche de peinture vermeille, parsemée de ses armes et devises. Les équipages reçurent une solde de deux mois, le corps expéditionnaire une solde de quatre mois (6). Les maréchaux de camp Guillaume Aux Épaules et Guyot de Brecons et le maître des arbalétriers Érart de Dinteville emmenaient quatre mille hommes environ, l'élite de la chevalerie bourguignonne et normande; les parents de l'amiral, les bannerets d'Épagny, de Longwy, de Saint-Georges, de Sainte-Croix, les *Viennois*, conduisaient à eux seuls plus de deux cent cinquante hommes d'armes. Jean de Vienne avait encore à ses côtés un capitaine ordinaire de sa chambre, Girard de Bourbon, le conseiller technique Janequin Cham-

(1) Commandées par Seraphin Cruz, capitaine de 48 arbalétriers génois (Clairambault, vol. 108, p. 8455).

(2) Robin de Grosmesnil et Robin de Heuqueville.

(3) Hervieu de Neauville nommé le 18 février 1385 (Dépôt de la marine, Bibliothèque. A 87, p. 6. — TERRIER DE LORAY, *Jean de Vienne*, Appendice, n° 91. — Pièces orig., vol. 2094, doss. 47732, p. 2, 4).

(4) Archives nation., P 2296, p. 169.

(5) *Catalogue Joursanvault*, n° 389. — Il y avait d'autres vaisseaux de guerre « solempnelement » équipés pour les divers bannerets (TERRIER DE LORAY, Append., n° 97, 102, 113).

(6) Versement de 183.804 livres au trésorier des guerres Guillaume d'Enfernet pour cet objet (TERRIER DE LORAY, Append., n° 100).

penois, ancien maître du Clos des galées, qui avait jadis reconnu les havres de l'Écosse, les seigneurs de Montfort, Grantpré, Estouteville, Braquemont; j'en passe (1).

L'armement allait quitter l'Écluse quand les vents de nord-ouest sévirent avec une extrême violence. Ils amenaient, ce qui était pis, la flotte des amiraux Thomas Percy et Frère Jean Radyngton, prieur de Saint-Jean, qui apparurent le 12 mai. Jean de Vienne harangua ses troupes et renforça son artillerie de sept canons portatifs et de « cent fers à getter feu » (2). Dans la nuit, des bâtiments prussiens, coupant leurs amarres, se laissèrent dériver vers nos vaisseaux et nous livrèrent les marins et les pavillons que les commandants anglais avaient placés à leur bord. Pour se venger, les Anglais mirent au pillage six bâtiments de Prusse (3). Le 13 et le 14 mai, ils étaient toujours en vue, avec l'intention évidente de maintenir notre flotte prisonnière au fond du Zwyn.

Jean de Vienne, à la tête de cent quatre-vingt-trois voiles (4), se mit en mesure de forcer le passage. On lui lança un brûlot. Puis, sans autre résistance, Percy et Radyngton battirent en retraite et vinrent s'embosser à l'embouchure de la Tamise, pour couvrir Londres (5). Une tempête, paraît-il, les aurait obligés à chercher ce refuge (6); on ne voit pas qu'elle ait retenu notre flotte qui, vers le 20 mai, gagna le large, observée de loin par la flotte anglaise qui n'osait engager l'action. Jean de Vienne atterrit à Dunbar et à Leith, port

(1) Terrier de Loray, Appendice, n° 104.
(2) Terrier de Loray, Appendice, n° 110.
(3) *Die Recesse und andere Akten der Hansetage* (1256-1430,) t. III, p. 197 et suiv. — F. Keutgen, *Die Beziehungen der Hanse zu England im letzten Drittel des XIV^ten Jahrhunderts.* Giessen, 1890, in-8°.
(4) Chiffre officiel d'une quittance (Terrier de Loray, Append., n° 115.) — Juvénal des Ursins et le Religieux de Saint-Denys ne comptaient que soixante voiles.
(5) *Die Recesse... der Hansetage*, t. III, p. 197.
(6) Le Religieux de Saint-Denys, *Chronique*, liv. VI, chap. VI, t. I, p. 360.

d'Édimbourg, et renvoya ses vaisseaux. Le corps expéditionnaire ne put se loger dans la Capitale, qui comptait à peine quatre cents maisons (1) : aussi prit-il ses quartiers dans les villages des alentours.

Malgré les récits des chevaliers d'aventure, Geoffroy de Charny, Jean de Blaisy, qui connaissaient l'Écosse et qui la représentaient comme un pays dépourvu de ressources, toutes les illusions n'étaient pas tombées. Pays pauvre, disait-on ; la vie y sera à bon marché et largement couverte par la solde habituelle des chevaliers, un franc d'or, ou des écuyers, dix sols. Les hommes d'armes auront ces bons chevaux de selle, originaires des Asturies, qu'on appelle asturcons (2). Et quels *trop beaux horions* donneront les sauvages des montagnes avec les haches de Hainaut et de Picardie qu'on leur apporte (3). — Il fallut déchanter. Les chevaux, chétifs, sans harnais, se vendaient soixante ou cent florins ; les Écossais étaient réservés, méfiants ; les marchands craignant d'être *riflés* faisaient payer comptant, très cher ; les gens des campagnes détroussaient les fourriers. Le roi Robert, un grand bonhomme dont les yeux rouges semblaient fourrés de cendal, refusait de quitter sa résidence de Stirling ; les clans ne parlaient plus de percer en Angleterre « un trou si grand que jamais ne serait recouvré ». — « En quel pays nous a menés l'amiral ; oncques ne sûmes jusqu'à présent ce qu'était pauvreté et dureté ». Ce qui dégela les Écossais, ce ne furent point de

(1) Fr. Michel, *Les Écossais en France*, t. I, p. 85.

(2) *La très élégante... histoire du... roy Perceforest*. Paris, 1531, in-fol., t. I, fol. III : apud Fr. Michel, *Les Écossais en France*, t. I, p. 86.

(3) Fr. 26021, *passim* : achat de divers lots de haches pour l'expédition d'Écosse.

(4) Rymer, éd. Londres (1709), t. VII, p. 484. — Fr. Michel, *Les Écossais en France*, t. I, p. 88-89 : les sommes furent réparties par Thomas d'Erskine, William de Lindsay et William de Cunningham, délégués écossais, Jean de Blaisy, Girard de Bourbon, Eustache de Voudenay et Jean de Fontaines, délégués de l'amiral.

belles paroles, mais bien les florins et les uniformes, les « jaques et harnais » de Paris, embarqués par ballots (1).

Bref, au début de juillet, une armée de trente mille hommes s'ébranlait dans la direction de l'Angleterre, Jean de Vienne en tête.

Cette marche en avant jeta l'épouvante à la cour de Londres. Richard convoqua ses vassaux pour le 14 juillet à Newcastle-sur-Tyne et joignit à ces troupes le corps expéditionnaire de Guyenne. Les Écossais avaient déjà franchi la frontière (2). La forteresse de Wark qu'ils n'avaient jamais pu prendre, fut emportée d'assaut par les troupes de Jean de Vienne (3), tandis que nos alliés regardaient ébahis, immobiles comme des statues. Dans les derniers jours de juillet, les alliés atteignaient Morpeth; à quinze milles de là, était l'armée anglaise, trois fois plus nombreuse; elle les arrêta et les refoula sur Édimbourg. Le 3 août, l'amiral de France, trompant l'ennemi par une contre-marche, tomba sur ses derrières, gagna, en suivant la muraille d'Adrien, le Cumberland et le Westmoreland, tourna par le Stafford et ne fut arrêté dans ses déprédations que par les remparts de Carlisle. Il revint avec un immense butin, en évitant l'armée ennemie qui avait repassé la Tweed le 20 août, après avoir saccagé Édimbourg.

Il aurait hiverné en Écosse jusqu'à la campagne prochaine, si ses hôtes, aigris par les dégâts commis par ses gens

(1) Franç. 20582, p. 5; ces jaques sont débarquées de la nef amirale pour être mises à sécher.

(2) « Quedam ordinatio facta in consilio regis super diversis articulis et punctis considerandis et servandis in exercitu faciendo par Gallicos et Scotos similiter » (Robertson, *An index... of many Records of Charters.* Edinburgh, 1793, in-4° p. 112; n° 7).

(3) On suivra, pour le récit de cette campagne, l'excellent ouvrage de Terrier de Loray, *Jean de Vienne*, p. 192-203. — Cf. aussi Froissart, *Chroniques*, liv. II, chap. ccxxvii et suiv. — *Chroniques de Charles VI*, t. VI, p. 9. — Fordun *Scotichronicon*, lib. XIV, cap. lvi. — *Historia vitæ et regni Ricardi II*, éd. Th. Hearnio. Oxoniæ, 1729, in 8°, p. 110.

dans les blés et les forêts, ne l'avaient obligé à quitter le pays, non sans lui réclamer des dommages-intérêts. Ses compagnons, qu'il passa en revue pour la dernière fois à Saint-Johns'town ou Perth le 28 octobre, s'embarquèrent immédiatement. Quelques-uns revinrent par la Norvège, le Danemark, l'Irlande, Boucicaut par la Prusse (1).

L'amiral se libéra le 16 novembre (2) et regagna la France. On s'imagine quelle piètre idée il rapportait de nos alliés et quel soulagement il éprouva en licenciant le 5 décembre à Lille *l'armée d'Écosse* (3).

Cependant on s'était occupé durant tout l'été, sous couleur de « continuer et enforcir l'armée de la mer (4) », d'organiser la *seconde armée d'Angleterre* (5).

Pour en supporter les frais, le roi avait recours à de nouveaux emprunts, couverts, de gré ou de force, par les souscriptions des nobles, des bourgeois et des ecclésiastiques : de gré surtout. Petits et grands, riches et pauvres y contribuèrent, qui pour 100,000, qui pour 50 livres (6), car la guerre aux Anglais fut toujours populaire.

La seconde flotte s'équipait rapidement sous la direction des mêmes commissaires, avec le concours des mêmes financiers que pour la flotte du printemps. Partant, peu d'accrocs; sauf que Guillaume de Longueil, vicomte de Montivilliers, qui avait soumissionné la fourniture de cinq cents tonneaux de biscuit (7), abusa de son autorité pour se dire commissaire

(1) *Histoire de messire Jean de Boucicaut*, éd. Godefroy. Paris, 1620, in-4°, ch. XVIII, p. 68.

(2) RYMER, t. III, 3° p., p. 188.

(3) Clairambault, vol. 1209, p. 159 : TERRIER DE LORAY, *Jean de Vienne*, Appendice, n° 118, p. CXLVI.

(4) Franç. 26021, p. 736. — Nouv. acq. franç. 3623, pièce 91.

(5) Nouv. acq. franç. 3623, pièces 89, 90, 91, 92 : avances faites au roi pour cette seconde armée. — Franç. 20917, p. 153. — MORANVILLÉ, *Étude sur la vie de Jean Le Mercier*, p. 342-343.

(6) Liste de « ceulz qui ont promis à prester au roy. » Juin 1385 (Bristish Museum, *Additionnal Charters*, 40. — Nouv. acq. franç. 3637, p. 110).

(7) A livrer le 8 septembre à Harfleur. Marché du 25 juin 1385 passé

des garnisons de l'armée de mer et pour prendre les marchandises sans les payer (1).

Comme les amiraux anglais étaient retenus dans la mer du Nord à observer la flotte franco-écossaise, la petite escadre d'Arundel, formée des contingents de Portsmouth et de Dartmouth, inquiéta seule les préparatifs des Français. Elle brûla dans la Seine quatre nefs chargées de vin et de fer et en amarina quatre autres (2) : louvoyant dans « les bondes des yles de Normandie, » elle opéra une descente le 10 août au petit village de Linverville, près de Coutances, au moment où la population se pressait aux funérailles d'un chevalier (3).

Cependant, des équipes de charpentiers et de scieurs de long travaillaient, sous la direction du maître du clos des galées, à une œuvre mystérieuse... Aux ports du Croisset (4), de Caudebec, Bliquetuit, Caudebéquet, Cramanfleu, au perroi de Leure, à la crique de Graville, ils formaient un convoi de « pals, garites et autres abillemens (5) », amenés des forêts de Roumare et de Brotonne (6).

En juillet, une partie de ce matériel fut dirigée sur l'Écluse sous l'escorte des galères (7) *Sainte-Agnès* et *Saint-Victor* (8),

avec le maître des garnisons Hervieu de Neauville (Pièces orig., vol. 1740, doss. Longueil, p. 21, 55).

(1) Juillet 1385 (Archives nation., JJ 127, fol. 59).

(2) Th. Walsingham, *Historia anglicana*, t. II, p. 127.

(3) Dupont, *Histoire du Cotentin*, t. II, p. 478.

(4) 24 juillet, 10 août (Franç. 26021, p. 761).

(5) Clairambault, vol. 216, p. 9743 : Robin de Heuqueville, Robin de Grosmesnil, Jehan Erquembout et Guillaume de La Haye, commis sur le fait de cette seconde armée de la mer, envoient à Jean Choque, commis à payer les frets de ladite armée, les noms et surnoms des maîtres des vaisseaux, le port de chaque bâtiment, son fret. Harfleur, 22 juillet 1385.

(6) Franç. 26021, p. 879.

(7) Franç. 26021, p. 724. — En juillet, le maître du clos des galées fait charger les habillements de l'armée de la mer qui se trouvaient aux ports de Croisset, Caudebéquet, Bliquetuit, Caudebec et Cramanfleu (De Beaurepaire, *Le clos aux galées*, p. 7).

(8) Harfleur, 27 juillet (Pièces orig., vol. 1415, doss. Grosmesnil, p. 10).

capitaines Jacques de Montmor (1) et Robin de Grosmesnil, dont l'un, Grosmesnil, comme par un pressentiment de la destinée, constituait avant son départ deux procureurs de ses biens. Leur compagnon, Guillaume de La Hogue, chargeait sur deux barges les munitions de l'armée (2).

Je ne sais si les Normands rallièrent en route quarante-deux nefs, crayers ou barges, que les lamans du Crotoy, de Saint-Valéry et d'Abbeville touèrent dans la marée du 24 juillet jusqu'à la Fosse de Cayeu, et le lendemain en haute mer (3). Les gros vaisseaux picards avaient à bord une batterie de six pièces envoyée par Tournay, une autre de sept pièces par Abbeville, deux grands canons et seize petits expédiés par différentes villes de la province de Reims (4). Peu de jours après, les transports arrivaient à l'Écluse; ils y restèrent en panne pendant six longues semaines (5).

Au moment où le corps expéditionnaire convoqué pour le 1er août allait s'embarquer, où les nefs vermeilles du connétable de Clisson et du chambellan Guy de La Trémoille

(1) Dépenses de Jacques de Montmor, capitaine de galère : « Pour mettre sus II canons..., pour pierres et coings pour iceulz canons..., pour plusieurs piloz de Rouen jusqu'à l'Escluse..., pour les rimolas qui drecèrent les avirons » (Archives de Seine-Inférieure, fonds Danquin : publié dans PUISEUX, *Étude sur une grande ville de bois*. Caen, 1863, pièce justif. III, p. 23).

(2) 19 juillet (Franç. 26021, p. 737) : 686 coffres de viretons, 1000 livres de poudre, 200 bannières, 98 falots tournants, des pics, hoyaux, hottes, etc.

(3) Un curieux récit de ce remorquage se trouve dans la quittance de Pierre Obin, lieutenant de la baillie de Cayeu, pour le salaire des 11 bateaux qui ont aidé a *teuer* les 42 nefs (Franç. 26021, p. 742). — Les barges espagnoles *Sainte-Marie de Castres*, *Saint-Barthélemy de Plaisance* faisaient partie du convoi (Franç. 26021, p. 739, 740).

(4) 28 juillet 1385 (Franç. 26021, p. 745). — Cf. aussi sur les tonneaux de biscuit et les moulins à bras embarqués : Franç. 26021, p. 743 et 745, 788. — Clairambault, vol. 216, fol. 9744, p. 142.

(5) Le vice-amiral Étienne Du Moustier certifie que les blés et vins arrivés à L'Écluse le 27 juillet, les lards le 16 août sont restés dans les vaisseaux qui les amenaient jusqu'au 12 septembre où on les déchargea (Pièces orig., vol. 2076, doss. Moustier, 38, 39).

se balançaient fièrement dans le Zwyn (1), où toutes les forces de l'Angleterre engagées en Écosse ne pouvaient s'opposer à l'invasion, à ce moment, dis-je, les Gantois se souvinrent qu'ils avaient prêté serment d'allégeance au roi Richard *comme au vrai roi de France et leur souverain seigneur* (2).

Dès le début de juillet, des messagers qui apportaient au vice-amiral Du Moustier une somme de treize mille francs pour l'armement de la flotte, durent se faire escorter de Lille jusqu'à Ypres et d'Ypres jusqu'à Bruges, par « doubte des Gantoiz qui lors estoient sur le pays (3) ».

Le 14 juillet, François Ackerman, l'un de leurs plus hardis capitaines, arrêtait par un coup de main audacieux le départ de la flotte française. Il surprenait le port de Dam, à trois lieues de l'Écluse, et nous menaçait en flanc.

Le siège de Dam ayant été jugé indispensable, Charles VI vint lui-même en diriger les opérations. Avec sa petite troupe, Ackerman repoussait vigoureusement les escalades et dirigeait partout où brillaient au soleil les fleurs de lis, un feu violent.

Renars estoit jadis en sa tanière;
Assiégés fu du noble Lion
D'un seul costé. Mais Renars par derrière
Fist à son ost mainte dérision.

Ses partisans en effet, voyant que les vaisseaux attendus d'Angleterre n'arrivaient pas, conçurent le dessein de surprendre à l'Écluse la flotte française, de la brûler et de rétablir les communications de Dam avec la mer. « L'effroy et commotion qui lors survint à l'encontre de nos gens (4) »

(1) Peintes, comme précédemment pour Jean de Vienne, en couleur vermeille et aux couleurs, armes et devises des deux chefs. Quittance de Pierre le Lis, peintre. L'Écluse, 7 septembre 1385 (Franç. 26021, p. 773).

(2) 20 juin et 12 septembre 1383, 18 novembre 1384 (TERRIER DE LORAY, *Jean de Vienne*, p. 204).

(3) Partis de Paris le 2 juillet, ils sont à l'Écluse le 14 (Franç. 26021, p. 735).

(4) « Ou mois d'aoust » (Pièces orig., vol. 1557, doss. 35611 d'Ineauville, p. 2).

n'empêcha pourtant pas Charles VI d'emporter Dam le 23 août. Mais la mauvaise saison arrivait, dans un pays plat, boueux :

> Mauvais y fait longuement séjourner,
> Et, quand il pluet, on ne scet où tourner.

on prêtait aux insurgés l'intention de rompre les digues et de livrer la Flandre à l'Océan pour l'arracher à ses ennemis (1); tant et si bien que Charles VI jugea dangereux l'hivernage dans le Zwyn.

Le 12 septembre (2), commença la dislocation de la flotte, qui regagna division par division ses ports d'attache. Le lendemain (3), l'avant-garde arrivait à la hauteur de Calais par une violente tempête qui jeta à la côte un lin, une barge, sept baleiniers chargés de richesses et deux galères d'escorte. Les équipages des galères (4) et quelques autres matelots, cinq cents hommes environ, tombèrent entre les mains des Anglais; du nombre, était le capitaine de l'escadre, haut et puissant Robert « Bremvile » (5). Les autres naufragés réussirent, après une course échevelée, à gagner Gravelines. Le 16 septembre, Beauchamp, capitaine de Calais, voyait apparaître soixante-douze autres bâtiments en provenance de l'Écluse. Avec tout ce qu'il put trouver de navires et de gens de guerre, il leur barra la route. Il s'attacha particulièrement à une grande barge, la

(1) Kervyn de Lettenhove, *Œuvres de Froissart*, t. X, p. 558.

(2) Pièces orig., vol. 2076, doss. Moustier, p. 39.

(3) *Polychronicon* Ranulphi Higden, éd. Rawson Lumby, Appendice, t. IX, p. 67.

(4) « Les dittes deux galées furent perdues devant Kalais et les gens de dedens pris prisonniers des Anglois. » Lettres de Charles VI pour Hervieu de Neauville. Paris, 7 octobre 1391 (Pièces orig., vol. 2094, doss. 47732 de Neauville, p. 9).

(5) *Chronicon Angliæ*, p. 366. — Walsingham, *Historia anglicana*, t. II, p. 135. — Je ne vois que Robert de Grosmesnil qui réponde à ce signalement. Il achevait son approvisionnement à L'Ecluse le 22 septembre : mais sans doute la date de sa quittance est erronée et faut-il lire 12 septembre (Pièces orig., vol. 1415, doss. 31976, Grosmesnil, p. 4).

plus belle que possédât le roi de France, et il s'en rendit maître après avoir massacré soixante hommes d'armes : vingt et un bâtiments où étaient entassées les dépouilles des insurgés flamands eurent le même sort. Le reste du convoi s'enfuit vers la Normandie. Enhardi par le succès, Beauchamp attaqua le surlendemain une autre division de quarante-cinq navires. La grande nef du connétable de Clisson et un grand cogon d'Espagne, frété pour servir d'escorte, soutinrent pendant cinq heures un combat acharné contre toute la flotte anglaise et donnèrent à leurs conserves le temps d'échapper. Jamais marins, de l'aveu des Anglais, ne s'étaient si valeureusement défendus. Ils succombèrent enfin sous le nombre, livrant aux vainqueurs deux capitaines d'armée et deux cent vingt-six hommes. Comme les prises avaient trop de tirant d'eau pour être remorquées dans le port de Calais, on les dirigea sur Sandwich (1).

Ces défaites répétées ne laissèrent pas de jeter du découragement dans l'armée : les soldats se disaient entre eux que ni le roi, ni ses gens ne pourraient revenir du voyage de Flandre (2). On conclut une trêve (3) jusqu'à la Saint-Jean prochaine pour laisser reposer les esprits et préparer de nouveau l'expédition. Charles VI, résolu « d'oster la guerre » du royaume en la portant chez l'ennemi, fit lever une nouvelle aide, plus lourde que les précédentes, pour ce « grant passage » (4).

Au mépris de la trêve, les Anglais essayaient par tous les moyens que leur suggérait l'inquiétude, d'entraver nos préparatifs. L'escadre, chargée de mettre Calais en état de

(1) *Polychronicon*, t. IX, p. 68. — WALSINGHAM, *Historia anglicana*, t. II, p. 135-136.

(2) Archives nat., JJ 128, fol. 153.

(3) Le 22 janvier 1386 (RYMER, t. III, 3e p., p. 180).

(4) Lettres de Charles VI, 24 avril 1386 (TERRIER DE LORAY, p. CXLVII, pièces justif. 119).

défense (1), tenta d'enlever notre base d'opération en Flandre : elle fut repoussée par les marins et les arbalétriers de La Trémoille postés en plusieurs vaisseaux près des chaînes du port de l'Écluse (2). La flotte de Jean de Lancastre ne réussit pas mieux contre nos ports de l'Ouest. Jean de Lancastre, que le pape Urbain VII avait reconnu roi de Castille en proclamant intrus Jean Enriquez (3), emmenait de Plymouth, sur les deux cents transports de l'amiral Percy, trois mille hommes d'armes et autant d'archers. L'amiral de Portugal, Alphonse Furtado, qui l'escortait avec dix vaisseaux et six galères (4), fit une pointe dans la Seine en juillet 1386 : le riche bâtiment du sire de Coucy et trois autres vaisseaux tombèrent en son pouvoir (5). Familiarisé également avec les parages de Brest, Furtado guida les navires anglais dans le Goulet. Mais il ne put forcer le blocus organisé par le duc de Bretagne contre la garnison de Brest. Une ligne de vaisseaux bretons, sur lesquels on avait élevé des châteaux de bois, occupait le port et fermait la ceinture des forts établis par le connétable de Clisson autour de la ville : son coup manqué, Lancastre reprit la mer. Il débarquait à la Corogne le 25 juillet, sans oser attaquer la flotte qui bloquait le Tage (6).

(1) 28 mars 1386 (RYMER, t. III, 3e p., p. 197.) — Le 29 mars, Simon de Burgh paie la façon de soixante canons pour les fortifications de Calais (*Issue Rolls*, 8 et 9 Richard II, éd. Devon, p. 227, 229).

(2) Avril (Clairambault, vol. 107, p. 8379). — La Trémoille reçut, sans doute en raison de sa belle conduite, 2 barges royales. 28 juin 1386 (*Vente Dinba*, 26 novembre 1883, n° 176).

(3) 11 avril.

(4) Par acte du 15 avril, le roi de Portugal, Jean, avait promis à Jean de Lancastre dix galères (RYMER, t. III, 3e p., p. 203). — Il envoya en réalité dix-huit nefs et six à sept galères (KNIGHTON, t. II, p. 206. — *Chronicon Angliæ*, p. 365). — Le chiffre du corps expéditionnaire est donné, suivant un rôle, par NICOLAS, *History of the royal Navy*, t. II, p. 303, note 2.

(5) WALSINGHAM, t. II, p. 127. On avait cependant envoyé en mer la barge de Jean Du Gardin pour observer les mouvements de l'ennemi (DE BEAUREPAIRE, *Recherches sur le clos des galées*, p. 24, note 2).

(6) KNIGHTON, t. II, p. 206. — DURO, *La marina de Castilla*, t. I, p. 152. —

L'absence de sa flotte inspirait de vives inquiétudes au roi Richard II (1); elle laissait à découvert le littoral britannique. Mais Charles VI, d'une loyauté qui n'eut d'égale que son imprévoyance, attendit la fin de la trêve pour organiser l'expédition d'Angleterre. C'est avec la quasi-certitude de n'être pas prêts avant l'arrière-saison que le connétable et l'amiral, chargés par lettres du 23 juillet, l'un du littoral breton, l'autre des côtes normandes, flamandes et picardes (2), durent préparer le transport de près de cent mille hommes, de dix mille chevaux et d'une quantité énorme de provisions. La responsabilité qu'ils assumaient s'aggravait encore de la présence du roi sur la flotte : un désastre où Charles VI eût été enveloppé avec ses oncles et sa chevalerie aurait entraîné la ruine de la France. Les plus minutieuses précautions furent prises pour l'éviter.

Comme on ne disposait d'aucun point d'appui sur la côte anglaise, les chefs de l'expédition avaient fait de longue main exécuter dans les forêts normandes un gigantesque rempart de vingt pieds de hauteur et de neuf mille pas de tour. Nous avons là l'explication de l'œuvre mystérieuse accomplie dans les ports de la Seine, des « pals et guérites » qu'on y fabriquait. Cette enceinte démontable, dont soixante-douze transports chargèrent les pièces, devait enclore une véritable ville où chaque capitaine avait sa place marquée d'avance, de façon à ménager des rues, des places et des marchés (3). Huit mille hommes d'armes, suivis chacun

2,000 Français, conduits par Guillaume de Neillac et Gautier de Possac, combattaient dans les rangs de Jean Enriquez (*Catalogue Joursanvault*, n° 55). — Juvénal des Ursins, année 1386 : les Bretons abandonnèrent le siège de Brest, faute d'être payés.

(1) Le 1er juin, il pressait son oncle de renvoyer les vaisseaux dès son arrivée à destination (Rymer, t. III, 3e p., p. 204).

(2) Terrier de Loray, pièces justif. 120. — Calais était surveillé par Jean de Sempy, capitaine de Boulogne (Archives nation., JJ 106, n° 166, fol. 92).

(3) Puiseux, *Étude sur une grande ville de bois construite en Normandie*

d'un valet, et soixante mille piétons, formaient l'armée d'invasion.

Tous les marins normands avaient été requis, sous peine de la hart, d'embarquer (1). Des contingents d'arbalétriers aux uniformes chatoyants, surcot court et chaperon rouge et blanc, cheminaient gaiement derrière leur voiture de munitions pavoisée aux armes de France, fleurs de lis peintes « à huile sur toille ». Deux cents arbalétriers normands (2), autant d'hommes d'armes et quatre-vingts arbalétriers de l'Ile-de-France (3), partirent avec le convoi réuni dans la Seine, un matériel de siége (4) et la portion de la ville de bois construite dans le port de Touques (5). Jacques de Montmor, commandant d'une des galères d'escorte, rallia à l'embouchure de la Somme le convoi picard chargé de tant de biscuits « que on en savoit mie justement revenir au juste nombre ».

Dans le Zwyn, il y avait maintenant une forêt de mâts, où s'agitaient, à côté des voiles parsemées de devises et d'armoiries brodées, les flammes éclatantes, les banderoles et les bannières des grands seigneurs. Au milieu de ce luxe et de cette magnificence, Charles VI s'épanouissait : « me plaisent grandement les affaires de mer, disait-il, et crois que serai bon marinier. »

Jamais, nous n'avions eu pareil déploiement de forces navales. « Depuis la Saint-Jean d'été furent envoyés querre

pour une expédition en Angleterre en 1386. Caen, 1864, in-4° — D'ORRONVILLE, *Vie de Louis de Bourbon*, p. 29. — TERRIER DE LORAY, p. 211. — FROISSART, édit. Kervyn, t. XII, p. 19, 354, etc.

(1) DE BEAUREPAIRE, *Recherches sur le clos des galées*, p. 24, note 2.

(2) Franç. 26021, p. 826, 908, 912, 914, 917, 934 : Arbalétriers de Bayeux, Falaise, etc. avaient comme trousse cotte de fer, bassinet à visière, épée, jaque noire, petit pourpoint, hache, arbalète et dague.

(3) Fontanieu, vol. 101-102, p. 53 : Mandement du 16 septembre.

(4) « Mille hotes à porter terre. » (Vente de la collection de Courcelles, 21-31 mai 1834).

(5) L. PUISEUX, *Étude sur une grande ville de bois*, p. 18.

aux ports de Hollande et Zélande tous les gros vaisseaux dont on se pouvoit aider. Du port de Séville en Espagne jusqu'en Prusse, ne demeura gros vaisseau sur mer, où les François pussent mettre leur main, qui ne fût retenu pour le roi et ses gens. Onc depuis que Dieu créa le monde, on ne vit tant de nefs ensemble, comme il y en eut, celui an, au havre de l'Écluse et sur la mer entre l'Écluse et Blankenberghe ; car, au mois de septembre, elles furent nombrées à treize cent quatre-vingt-sept... Et encore n'y étoit pas la navie du connétable de France, qui s'ordonnoit à Tréguier en Bretagne (1). »

L'escadre bretonne (2), que Morelet de Montmor et Jean de Blaisy allèrent racoler jusque sous le canon de Brest (3), arriva en effet la dernière. De pauvres petites barques d'une cinquantaine de tonneaux formaient l'armée des « cent gros vaisseaux » (4) que les commissaires avaient ordre de fréter (5). Le connétable quitta Tréguier en octobre (6) avec l'élite de la noblesse bretonne, les sires de Rais, Laval, Rochefort, Malestroit, Rohan et plus de cinq cents lances. Presque en même temps la dernière escadre normande, comman-

(1) Froissart. — La Chambre des comptes possédait encore, au moment de l'incendie du XVIII[e] siècle, vingt comptes relatifs à l'expédition navale de 1386 (Archives nation., PP 99, fol. 42).

(2) Voici une liste de bâtiments frétés : A Saint-Mahé, nef *Sainte-Catherine,* 100 tonneaux, barges *Sainte-Marie,* 60 tonneaux, *Saint-George,* 42 tonneaux ; à Ouessant, barges *Sainte-Marguerite,* 68 tonneaux, *Saint-Jean,* 38 tonneaux, et *Saint-Julien,* 40 tonneaux. Tréguier, 21 septembre 1386 (Fontanieu, vol. 865, p. 42). — A La Roche-Derrien, le *Saint-Julien,* 32 tonneaux (Dépôt de la marine, Bibl. A 87, 1[er] vol., n° 8). — A Saint-Malo, nef *Sainte-Marie,* 160 tonneaux, barge *Saint-Léonore,* 50 tonneaux (*Vente d'autographes* du 27 mai 1887, n° 65). Montre de 40 écuyers à embarquer. La Roche-Derrien, 19 septembre (*Ibidem,* n° 189).

(3) Pièces orig., vol. 2030, doss. Montmor, p. 17, 18.

(4) Fontanieu, vol. 865, p. 42.

(5) Au prix de quarante sols par tonneau (Terrier de Loray, Appendice 170, p. ccxvi).

(6) Le 9 octobre, il fait payer le baleinier Jean Du Fou monté de 56 marins (Pièces orig., vol. 789, doss. Clisson, p. 12).

dée par La Trémoille, appareillait à Harfleur, (1) se dirigeant aussi vers l'Écluse. Assailli par un coup de vent à la hauteur de Margate, Clisson perdit plusieurs nefs que la tempête jeta dans la Tamise ; deux ou trois d'entre elles, chargées des derniers fragments de la ville de bois, furent menées à Londres. Sept autres bâtiments échouèrent en Zélande : le reste arriva à bon port, sans rencontrer la flotte de Richard d'Arundel qui croisait dans le Pas de Calais (2).

L'impatience devenait générale. Tous les jours de la semaine, on disait : « Le roi partira demain. » Les Anglais terrorisés s'attendaient à nous voir paraître devant Douvres et Sandwich, car ils ignoraient la destination secrète de la flotte, qui était Orwell.

Le 14 octobre, arriva enfin le chef de l'entreprise, Jean duc de Berry. Mais le lendemain les vents, jusque-là favorables, changèrent; aux ouragans succédèrent des pluies diluviennes; des navires se fracassèrent, les vivres tombèrent en pourriture. Le roi et ses oncles s'épuisèrent en efforts superflus pour triompher de la mauvaise fortune qu'ils n'avaient pas su conjurer : ils s'embarquèrent tout armés et avancèrent en mer à plus de deux milles, mais le vent les rejeta au rivage. Il fallut donner l'ordre du retour. L'immense ville de bois qui devait servir de camp retranché, fut abandonnée au duc de Bourgogne et dressée sous les murs de l'Écluse pour loger les constructeurs d'engins de guerre. Avant que la flotte pût être mise en sûreté, les Anglais fondirent sur elle et en amarinèrent une partie (3), ce qui était facile : il y avait tant de vaisseaux rassemblés sur ce point qu'on aurait pu en faire un pont de bateaux entre l'Angleterre et le continent (4).

(1) 10 octobre (*Les La Trémoille pendant cinq siècles*. Nantes, 1890, in-4°, t. I, p. 109).
(2) Froissart, éd. Kervyn, t. XII, p. 5, 68.
(3) Le Religieux de Saint-Denis, l. VI, chap. 10, t. I, p. 459.
(4) Juvénal des Ursins, année 1386.

Ni le connétable, ni l'amiral ne se laissèrent abattre par ces revers. Ils reprirent pour leur compte le projet d'invasion, exécutable, à leur avis, avec une armée de six mille lances et de trois mille arbalétriers. Seulement, l'expérience leur avait appris qu'il fallait avancer le départ. Le 1er juin 1387, Clisson partirait donc de Tréguier, Jean de Vienne, Coucy et Saint-Pol s'embarqueraient à Harfleur, et les deux escadres prendraient terre l'une à Douvres, l'autre à Orwell (1). L'ennemi, cette fois, chercha à nous prévenir.

Le 20 mars 1387 (2), Richard II mandait à tous les évêques de prier pour la flotte que Richard d'Arundel et Thomas de Nottingham menaient contre les Français. Un hasard révéla aux deux capitaines la situation d'un grand convoi qui arrivait de La Rochelle. Envoyés en éclaireurs le long de la côte britannique, les équipages d'un de nos baleiniers et d'un lin s'étant laissé capturer, achetèrent leur liberté en renseignant l'ennemi (3). Quatre jours après, Arundel, embusqué à Margate, découvrait le convoi qui sortait du Pas de Calais. Lui-même, il avait été signalé par les vigies de Jean Bucq, amiral de la mer pour le duc de Bourgogne, qui crièrent du haut des hunes : « les Anglais nous ont apperceu; ils prendront tantost l'avantage du vent et de la marée. Si, aurons bataille avant qu'il soit nuit. » Bucq n'avait que sept cents combattants; il rangea ses plus forts vaisseaux en bataille, afin de permettre aux plus petits de gagner les Flandres, et soutint ainsi l'attaque des galères, qui épuisèrent leurs traits sans grand effet, car ses marins s'étaient tapis derrière les bordages. L'affaire devint autrement chaude quand les grosses nefs d'Arundel prirent contact. De ses trois pierriers, le vaisseau amiral de Bucq faisait

(1) Moranvillé, *Étude sur la vie de Jean Le Mercier*, p. 112. — Dom Morice, *Histoire de Bretagne*, t. I, p. 397. — Froissart, éd. Kervyn, t. XII, p. 151.
(2) Rymer, t. III, 3e p., p. 13.
(3) *Chronicon Angliæ*, p. 375. — Knighton, t. II, p. 234.

beaucoup de mal aux Anglais; il lutta jusqu'à la nuit, durant « trois grosses heures ». Sur lui s'acharnait Pierre Du Bois, commandant d'une troupe d'archers « et de gens d'armes de mer, » furieux de la résistance opposée par les marchands. Ce jour-là, cinquante-six bâtiments furent amarinés par les Anglais. Cependant, sous la protection de leur vaillant amiral, les autres navires étaient parvenus à l'entrée du Zwyn. Ils eussent été sauvés, s'il y avait eu des troupes à l'Ecluse. Mais il ne vint à leur secours qu'une barge montée de quelques sergents de cette ville et de vingt arbalétriers. Encore son capitaine, Ernoul le Maire, dut-il se retirer après trois décharges devant les grosses nefs qui lui donnèrent la chasse jusqu'au port de l'Écluse; Bucq avait succombé, il était tombé au pouvoir de l'ennemi avec soixante-dix autres bâtiments. Dix-neuf mille tonneaux de vin étaient à bord des prises. Malgré les objurgations de Pierre Du Bois, les Anglais n'osèrent pas assaillir l'Écluse. Ils se contentèrent de lancer des brûlots sur les grands vaisseaux ancrés au port, sans aucun résultat du reste. Une descente à Ter-Muyden, de l'autre côté du Zwyn, eut plus de succès : le monastère et la ville furent mis à sac (1).

Au cours de la campagne, Arundel avait dégagé Brest et détruit les deux forts de blocus élevés l'année précédente par l'armée bretonne (2). Les Anglais parurent également devant La Rochelle, mais ils furent tenus en respect par des navires de guerre postés au Chef de Boys (3).

En somme, malgré leurs succès (4), ils n'avaient pu atteindre leur objectif, c'est-à-dire détruire les deux escadres

(1) FROISSART, éd. Kervyn, t. XII, p. 73 et suiv. — *Chronicon Angliæ*, p. 375.

(2) *Chronicon Angliæ*, p. 375. — KNIGHTON, t. II, p. 234.

(3) Entre autres, la galiotte d'Aimery de Chabanois de Royan, montée de 35 compagnons. 29 mars 1387 (Archives nation., JJ 133, fol. 8 v°).

(4) Les prisonniers du comte d'Arundel sont enfermés à la Tour de Londres le 7 juin 1387 (RYMER, t. III, 3e p., p. 13).

chargées du transport du corps expéditionnaire. La division hispano-bretonne, réunie à La Rochelle (1) et à Tréguier, était prête, les sept cents hommes d'armes, ainsi que les sept cents arbalétriers du connétable, étaient aux ports d'embarquement (2), quand se produisit en juin un coup de théâtre (3). Sans aucune cause (4), le duc de Bretagne, impressionné par les démonstrations navales des Anglais, qui n'avaient cessé de rôder dans les parages de Brest (5), faisait saisir le connétable de Clisson, l'incarcérait au château de l'Hermine et confisquait ses terres.

Les nouvelles s'en répandirent partout, « elles vont avecques le vent : » l'escadre normande, organisée par les soins du garde du clos (6) et du maître des garnisons de l'armée de la mer (7), se disloqua. « C'est fait ; nostre voiage est rompu »,

(1) Barge *Saint-Tolaille* de Bermeo, 240 tonneaux; autre barge de 160 tonneaux; nef *Saint-Jacques* de Bilbao, 240 tonneaux (Franç, 26022. p. 1037, 1041. — Archives nation., K 53B, p. 69); — navires d'Olonne, Saint-Gilles-sur-Vie, Oléron, barges *Santiago* de Mortrigo, *Dondaine ;* nef *Nostre-Dame* de Guérande, 160 tonneaux ; barge *Nostre-Dame* de Vannes, 120 tonneaux; baleinier *L'Ermine* de Vannes (Pièces orig., vol. 2030, doss. Montmor, p. 21, 22. — Nouv. acq. franç. 3653, fol. 367). — Jacques de Montmor avait été chargé de rassembler la flotte par lettres du 5 mai (Pièces orig., vol 2030, doss. Montmor, p. 16).

(2) Montres de Guillaume Le Voyer et 20 écuyers, Sagramor de Rilly et 15 écuyers. La Rochelle, 22 juin 1387 (Franç. 20022, p. 1848). — Le sire de La Ferté était capitaine de 60 lances, des 700 hommes d'armes qui accompagneront Clisson à l'armée de la mer. Moncontour, 4 juillet 1387 (Pièces orig., vol. 789, doss. Clisson, p. 11); — Nicolas Janue, Andelot Grimaldi, Isnard Isnardi, etc. commandaient les arbalétriers (*Ibidem*, p. 10).

(3) « La prinse de Monseigneur le connétable » rend inutile l'armement de la galère *Sainte-Croix* (Franç. 26023, p. 1224).

(4) Jugement prononcé par le Roi sur les différends du duc et d'Olivier de Clisson (*Mémoires... de Bretagne*, t. II, col. 552).

(5) Jacques de Montmor envoyait de La Rochelle *la galiotte* de Royan et l'*Ermine* s'enquérir de « la flotte d'armée des Anglois qui ont esté ou sont devant Brest » (Pièces orig., vol. 2030, doss. Montmor, 21).

(6) Jean Choque, chargé de faire 200,000 viretons et 500 hottes pour l'armée de mer. Paris, 1er janvier 1387 (*Collection de La Roche. Vente des* 5 *et* 6 *décembre* 1867, n° 65).

(7) Jean Champenois, qui reçoit 1,200 francs. 13 juin 1387 (Clairambault, vol. 28, p. 2063).

dirent les chefs de l'expédition normande, et ils donnèrent congé à leurs gens (1).

La Trémoille trouva toutefois moyen d'utiliser les navires rapides, barges, bargots (2), galères *Sainte-Croix* et *Saint-Jacques*, pour « grever les ennemis du royaume en ceste saison d'esté », août et septembre (3). Il inspira aux Anglais tant d'inquiétude que leur convoi des vendanges partit en une seule flotte bien armée (4).

Un émissaire nous avisait en même temps qu'on armait contre nous l'escadre d'Henry Percy (5). Chose plus grave, notre allié de Castille allait s'apparenter avec la maison d'Angleterre. Il mariait son fils à Constance de Lancastre. Le traité de paix signé à cette occasion prévoyait toutefois, en le limitant au chiffre fixé par les traités, le secours naval à fournir par la Castille à la France (6).

Peut-être dut-on ce résultat à l'intervention énergique de l'amiral Jean de Vienne et de Morelet de Montmor, dépêchés au delà des Pyrénées pour s'assurer que l'alliance n'était pas ébranlée (7); les Grands d'Espagne furent étonnés de la véhémence avec laquelle l'amiral français protesta contre toute action de leur part qui fût préjudiciable au roi son maître (8). Il réclamait douze galères. Le conseil d'Espagne

(1) FROISSART, éd. Kervyn, t. XII, p. 177.

(2) La barge de La Trémoille, de 300 tonneaux, armée le 16 juin (TERRIER DE LORAY, Appendice, n° 123, p. CLIII), avait été en Flandre pour convoyer sans doute des marchands : elle revint en juillet (Archives nat., JJ 131, fol. 100). Le 31 juillet, à Rouen, il fait distribuer 24 queues de vin à ses « barges et bargoz ordennéz a aler présentement sur mer » (Franç. 26022, p. 1065.)

(3) Revenues de campagne le 15 septembre (Franç. 26022, p. 1100, 1103, 1132).

(4) Octobre 1387 (RYMER, t. III, 4e p., p. 16).

(5) *Chronicon Angliæ*, p. 376.

(6) Archivio segreto du Vatican, reg. d'Avignon, Benoit XIII, t. XXVIII, fol. 549 v°.

(7) Archives nat., K 1638, n° 1a et J 603, reproduits par TERRIER DE LORAY, n° 126, Appendice, p. CLVIII : les pouvoirs des ambassadeurs français sont datés de Noyon, 29 novembre 1387.

(8) FROISSART, éd. Kervyn de Lettenhove, t. XIII, p. 294.

décida qu'il en serait armé seize à frais communs et gains partageables par moitié, mais avec un capitaine pour chaque nation (1).

Le 4 février 1388, Jacques de Montmor était dépêché à La Rochelle (2) pour passer la revue de six galères espagnoles (3) commandées par l'amiral de Portugal, Gonzalès Tenrreyro. Il les amenait à Rouen (4) et prenait lui-même le commandement de deux galères, d'une galiotte (5) et de plusieurs navires (6) qui appareillèrent avec l'escadre espagnole au mois de juillet. La flotte alliée pénétra dans le repaire des corsaires ennemis et commit de grands ravages à Portsmouth, Ryde dans l'île de Wight, Kyrkeley et dans les villages du golfe qu'abrite Wight (7). Le port de l'Écluse fut occupé par la division de Guillaume de La Trémoille (8), afin de parer à toutes représailles. Mais là ne devait point porter l'effort de l'ennemi.

Pour tenir en tutelle le duc de Bretagne, Richard d'Arundel avait été envoyé à Brest avec une commission de gouver-

(1) 3 février 1388 (Archives nat., J 915 : TERRIER DE LORAY, Appendice n° 127, p. CLVI).

(2) Pièces orig., vol. 2030, doss. Montmor, p. 24, 25.

(3) En particulier la *Sainte-Croix*, capitaine Roys Gutierrez, 213 hommes d'équipage : 18 hommes d'armes, 3 arbalétriers, 3 comites, 9 mariniers, 1 remolat, 178 rameurs. 8 mars 1388 (Vente du 28 mai 1887, — DURO, Una escuadra de galeras de Castilla del siglo XIV, dans le *Boletin de la real Academia de la Historia*. Madrid, t. XII (1888), p. 243), — et la *Saint-Michel*, patron Nicolas Bonnel, 228 hommes : 30 arbalétriers, 3 comites, 8 nochers, 1 calfat, 1 remolat, 1 charpentier, 1 chirurgien, 1 écrivain, 1 trompette, 180 vogueurs d'aviron. Le Plomb près La Rochelle, 8 mars (Pièces orig., vol. 2030, doss. Montmor, p. 27).

(4) Franç. 6212, p. 436 : Quittance de Tenrreiro, 4 juillet, Rouen. — Pièces orig., vol. 2094, doss. Neuville, p. 8.

(5) Pièces orig., vol. 760, doss. Choques, p. 4. — Franç. 26023, p. 1167, 1168, 1270.

(6) MORANVILLÉ, *Étude sur la vie de Jean Le Mercier*, p. 351. — S. LUCE, *Chronique du Mont Saint-Michel*, p. 17.

(7) *Polychronicon* RANULPHI HIGDEN, éd. Rawson Lumby, t. IX, p. 184. — L. DELISLE, *Fragments d'une chronique inédite*. Saint-Lô, 1895, in-8°, p. 11.

(8) Clairambault, vol. 107, p. 8379.

neur en date du 9 avril 1388. Il emmenait une armée de mille lances et trois mille archers qui partit le 20 mai de Southampton. La flotte comprenait cent vingt vaisseaux. Le long des côtes de Normandie et de Bretagne, les « balleniers coursiers volloient devant pour trouver les aventures, ainsi que par terre aucuns chevalliers et escuiers montent sur fleurs de coursiers vollans devant les batailles. » Ils jetèrent l'ancre près de l'île de Bréhat. Le connétable de France se saisit aussitôt de Saint-Malo et mit garnison à Saint-Matthieu (1). Le duc de Bretagne venait de partir pour Paris trouver le roi et faire sa paix. Furieux de cette défection, Arundel mit tout à feu et à sang le long de la côte, pilla les îles de Batz, Ouessant, Ré, Noirmoutiers, Oléron, brûla les gabarres guérandaises chargées de sel (2) et alla opérer une descente à Marant. Les Rochelais, conduits par Pierre de Jouy et Pierre Taillepied, lui tombèrent dessus; bien qu'ils ne fussent que douze cents contre quatre mille, ils ne reculèrent que pas à pas sur La Rochelle (3). Ils se comportèrent moins bien, quand une nouvelle occasion leur fut offerte en octobre d'attaquer le comte d'Arundel.

Le comte s'était posté pour intercepter les convois qui descendaient vers La Rochelle au moment des vendanges, quand la tempête le jeta à La Palisse avec vingt-sept vaisseaux. Épouvantés, les Rochelais fermèrent leurs portes et « se tindrent là tous enserrés sans homme en partir ». Ils avaient pourtant dans leur port six ou huit galères, celles de l'amiral Tenrreyro vraisemblablement, qui reprenaient, la campagne finie, la route d'Espagne. Prévenu le surlendemain, le maréchal Louis de Sancerre donna l'ordre aux galères de bloquer La Palisse : lui-même arrivait à la tête de

(1) Froissart, éd. Kervyn de Lettenhove, t. XIII, p. 106, 109.
(2) Delisle, *Fragments..*, p. 11.
(3) Froissart, *ibidem*, p. 155. — Amos Barbot, *Histoire de La Rochelle*, publiée par Denys d'Aussy. Paris, 1886, in-8°, t. I, p. 239.

la chevalerie poitevine et saintongeoise. Mais Arundel ne se laissa pas cerner; il décampa assez à temps pour ne subir que la canonnade des galères, qui lui donnèrent la chasse (1). Il descendit vers Bayonne, prit langue avec l'armée de Lancastre, puis, par une contre-marche inattendue, vint brûler deux barques dans les eaux de Harfleur. A Noël, il revint à Southampton, chargé des dépouilles du château de Thorigny, pour deux cent mille francs de butin (2).

Afin d'éviter désormais pareilles surprises, le maître du clos s'occupa de remettre en état les rares croiseurs dont disposait encore la marine royale : trois galères, une galiotte et un lin. (3) L'ennemi sut nous prévenir. Cinq galères et deux galiottes rôdaient, en juin, le long du « pais de Normandie, pour grever et domagier ycellui. » Il fallut pourvoir à la défense de Harfleur et de Dieppe, particulièrement menacées (4). Mais des deux côtés, on était las de la lutte ; le mois n'était pas achevé qu'une trêve intervint entre la France et l'Angleterre. Pour dix ans, les hostilités étaient closes.

(1) FROISSART, éd. Kervyn, t. XIII, p. 274.

(2) *Ibidem*, p. 297. — DELISLE, *Fragments d'une chronique*, p. 11. — WALSINGHAM, *Historia Anglicana*, t. II, p. 175.

(3) Compte des « ouvrages et repparacions de trois galées, d'une galiote et d'un lin ordenéz à faire faire au clos des galées par Jehan de Valdetar, conseiller du roy, » commençant au 1er mars [1389] (Archives de la marine, actuellement aux Archives nationales, vol. B 678, pièce 24). — Paiements pour ces réparations. 4 avril et 7 mai 1389 (Pièces orig., vol. 760, dossier Choques, p. 7. — TERRIER DE LORAY, Appendice, n° 131, p. CLXVI).

(4) Mandement de Charles VI. 18 juin 1389 (Franç. 26023, p. 1372).



VOYAGES DE DÉCOUVERTES

ILES ET COTES D'AFRIQUE

I

EXPÉDITION DE MALOISEL

Au moment où nous perdions, en France, jusqu'au souvenir des expéditions scandinaves au Groënland et au Vinland d'Amérique, connues encore d'Orderic Vital (1), l'encyclopédie alphonsine, reflet de la cosmographie arabe, et l'arrivée dans le Ponant des marins italiens détournèrent nos regards vers le sud de l'Atlantique.

Le traité cosmographique qu'un étudiant parisien, Jean de Londres, soumettait à son maître en 1246, compte « la longitude à partir des Colonnes d'Hercule élevées dans la dernière île qu'on a trouvée dans l'Océan vers l'Ouest (2) ; » il s'agit de l'une de ces « deux îles dites Fortunées, d'où Ptolémée commence à compter les longitudes. On dit qu'il se trouve dans chacune d'elles, sur un tertre en pierres haut de cent coudées, une statue en bronze indiquant de la

(1) Orderic Vital, *Historia ecclesiastica*, liv. X, éd. Le Provost, t. IV, p. 29.

(2) « A telle enseigne, ajoute Jean de Londres, que Tolède située à 11° de la côte, est à 28° des Colonnes » (Latin 7413², p. 20).

main l'espace qui s'étend derrière elle. Les idoles de cette espèce sont, d'après ce qu'on rapporte, au nombre de six (1). » C'étaient des statues de l'Hercule tyrien, dont l'érection marquait chaque pas que faisaient les Phéniciens dans la voie des découvertes. Mais les récits d'Édrisi n'encourageaient guère à visiter les îles de la Mer ténébreuse. L'une, Laca, a cessé d'être habitée parce que les serpents y pullulent; une autre fut ravagée par un dragon que tua Alexandre; à Raca, vivent des oiseaux semblables à des aigles, rouges et armés de griffes : certains de ses fruits, semblables à de grosses figues, servent d'antidote contre les poisons : un roi de France envoya chercher l'un et l'autre de ces produits, mais son navire disparut et, depuis, personne n'en a entendu parler.

Contre ces mythes, qui contenaient une parcelle de vérité, l'instinct du commerce réagit. Les Génois, comme les marins de Carthage, cherchaient par le périple africain la route des Indes. Ils connaissaient le point d'arrivée, depuis que plusieurs de leurs matelots travaillaient comme mercenaires d'Argoun dans le golfe Persique (2). C'est là qu'était venu aborder Marco-Polo après avoir contourné l'Asie sur une escadre chinoise : et le livre merveilleux où il révéla les richesses des mystérieuses contrées de l'Extrême-Orient, fut écrit en 1298 dans les prisons de Gênes.

Confiants dans la parole de Ptolémée que des gens partis des régions équatoriales étaient parvenus aux Indes (3), deux Génois, les frères Vivaldi, partirent à la découverte en

(1) Édrisi, *Délassements de l'homme désireux de connaître à fond les diverses contrées du monde*, traduction Jaubert, t. I, p. 10, et t. II, p. 200.

(2) Dès 1288 (Guillaume d'Adam, *De modo Sarracenos extirpandi*, dans Delaville Le Roulx, *La France en Orient*, t. I, p. 75).

(3) Pierre d'Abano († 1315), *Conciliator controversiarum quæ inter philosophos et medicos versantur*, differentia LXVII, fol. 102r.

mai 1292; leurs deux galères franchirent le détroit de Gibraltar...

On n'eut de leurs nouvelles que cent soixante-quatre ans plus tard. L'une s'était perdue sur un bas-fond, l'autre sur la côte du Sénégal où les Génois auraient fait souche (1).

Sur l'avis que des matelots de Cherbourg poussés par un coup de vent loin des côtes d'Espagne, avaient touché à des îles inconnues, le Génois Lanzaroto Malocello ou Lancelot Maloisel entreprit de les conquérir en l'an 1312 (2). Il débarqua dans l'île de Tite-Roy-Gatra, construisit un château-fort, et y vécut plus de vingt ans, jusqu'à un soulèvement général des indigènes qui le chassèrent avec l'aide de leurs voisins.

La nouvelle de son voyage se répandit assez vite pour qu'une carte catalane de 1339 figure au large de l'Afrique l'île Lanzarota ou Lancerotte, du nom de l'inventeur, avec le pavillon génois (3). Deux ans plus tard, des marins italiens que les rois de Portugal entretenaient à leur service,

(1) Cf. les textes cités par GRAVIER, *Recherches sur les navigations européennes faites au moyen âge aux côtes occidentales d'Afrique*. Paris, 1878, in-8°, p. 9.

(2) « Inventaire généalogique, baillé par leurs prédécesseurs (et ancêtres) aux eslus de Coustances, l'an 1453, lequel fit une ample mention de l'entreprise de ce Lancelot » (Publication des Maloisel faite à Caen en 1632 pour montrer, à l'encontre des Béthencourt, que Lancelot était le premier conquérant des Canaries. Cf. le récit de l'abbé Paulmier en 1659, Biblioth. nationale, coll. De Camps, vol. 124, fol. 70-72 : imprimé par moi dans mon article sur les *Navigations françaises au XVe siècle*, extrait du *Bulletin de géographie historique* (1895), p. 26). — Cela précise et confirme l'assertion de BARROS (*Decada primeira da Asia*. Lisboa, 1628, liv. I, cap. 12) qu'on eut connaissance des îles par un navire français porté dans l'archipel par un coup de vent : ce fut entre les années 1326 et 1334, ajoute ABREU DE GALINDO (dans George GLAS, *The History of the discovery... of the Canary...* London, 1764, liv. I, chap. 1).

(3) Remarquons que le prototype de la carte de 1339, une carte de 1330, ne porte point l'île Lanzarota, ce qui confirme le récit des descendants du découvreur que Lancelot, parti en 1312, revint plus de vingt ans après (*La carta costruita nel* 1325 (en réalité 1330) *da Angelino Dalorto*. Notizia di Alberto MAGNAGHI. Firenze, 1898, in-fol.).

Nicoloso di Recco, et Angiolino del Tegghia de' Corbizzi, rapportèrent de l'archipel des dépouilles d'animaux, des produits variés, une idole de pierre, et quatre indigènes (1).

Cependant, plusieurs Maloisel venaient prendre du service en France à la tête de leurs galères; l'un, Édouard, dès 1338 (2), les autres huit ans plus tard (3). Ils touchèrent en Normandie où quelqu'un d'entre eux devait faire souche (4).

II

LE PRINCE DE LA FORTUNE.

L'amiral de France, Louis de La Cerda ou d'Espagne, put donc se renseigner à bonne source (5), quand il lui prit fantaisie d'aller faire la conquête de l'archipel. Voici ce qu'on en disait : « Au nombre de neuf ou dix, ces îles sont habitées par des gens, ni chrétiens, ni Sarrazins, qui vivent à l'état de nature, comme les bêtes, nus; ils récoltent le blé venu sans culture et l'écrasent avec des pierres pour en faire du pain : des pierres sont leurs seules armes, car ils n'ont ni fer, ni couteaux. Dans l'archipel, croissent des

(1) D'après S. Ciampi, *De Canaria et de insulis reliquis ultra Hispaniam in Oceano noviter receptis*, citant un ms. autographe de Boccace (d'Avezac, *Notice des découvertes faites au moyen âge dans l'Océan Atlantique*. Paris, 1846, in-8°).

(2) Clairambault, vol. 104, p. 8117, n° 148.

(3) Charles et Jude (Jal, *Archéologie navale*, t. II, p. 340).

(4) En 1386, il est question, à Évreux, de la deguerpie, c'est-à-dire veuve de Colin Maloisel (Archives de la Seine-Inférieure, 4e registre de l'Échiquier de Normandie (1386), fol. 79 v°). — Cf. plus haut, p. 103, la note 2.

(5) Asseline, dans *Les Antiquitéz et chroniques de la ville de Dieppe* (éd. Michel Hardy, Guérillon et Sauvage. Dieppe, 1874, t. I, p. 109), prétend que les Dieppois auraient envoyé, dès 1339, trois grands navires aux Indes et les auraient vus revenir chargés de richesses : chose bien invraisemblable.

arbres qui ont jusqu'à cent quinze pieds de haut (1). »

L'une des premières en date dans l'histoire lointaine de l'homme, la race guanche avait été refoulée du nord de l'Afrique et peut-être de l'Europe occidentale où l'on relève sa trace, et son exode l'avait conduite à l'âge de pierre jusqu'aux îles Fortunées. Elle avait été visitée tour à tour par les Carthaginois et par les Romains qui assignèrent à l'archipel un nom comme ils le faisaient pour chaque province de leur empire. La marque romaine était aussi indélébile que les inscriptions puniques gravées sur les rochers. Lorsque l'amiral français eut à dénommer son futur empire (2), il employa la nomenclature donnée jadis par Juba : Pluvialia, l'île de Fer dont l'atmosphère est chargée de brouillards; Junonia, Palma consacrée à Junon par un petit temple; Capraria, Gomère aux nombreux troupeaux de chèvres; Canaria, l'île aux chiens; Nivaria, Ténériffe au pic couronné de neiges (3), et six autres noms, Embronea, Athlantia, Hesperidus, Cernent, Gorgonides et Galeta, tirés des traditions antiques. Plus simplement, le pape Clément VI, en investissant l'amiral de son futur royaume, l'appela *Prince de la Fortune :* le 15 novembre 1344, en consistoire public tenu à Avignon, il lui imposa un diadème (4) en or rehaussé de pierres précieuses (5). La cérémonie fut suivie d'une belle cavalcade en grand apparat (6).

Clément VI prit soin de publier les projets de conquête du

(1) Chronique contemporaine s'arrêtant à 1346. (WALTERI DE HEMINGBURGH *Chronicon*, éd. Hamilton. Londini, 1848, 2 in-8°, t. II, p. 415).— IBN KHALDOUN, géographe contemporain, fait des iles une description analogue (REINAUD, *Géographie d'Aboulféda*, t. II, p. 246, note 2).

(2) Avignon, 28 novembre 1344 (RAINALDI, *Annales ecclesiastici*, t. VI, p. 361).

(3) Extrait de l'itinéraire de Juba II, roi de Mauritanie, dans PLINE, lib. VI, cap. 37.

(4) HEMINGBURGH, t. II, p. 415.

(5) Et il lui remit un sceptre en cadeau (FAUCON, *La Librairie des papes d'Avignon*, t. I, p. 9).

(6) PÉTRARQUE, *De vita solitaria*, lib. II, sect. VI, cap. 3.

nouveau prince. Les rois d'Aragon, de Castille, de France, de Sicile et de Portugal, le dauphin de Viennois et le gouverneur de Gênes, furent requis de prêter au conquérant vaisseaux, gens et vivres (1). Par un étrange quiproquo, un ambassadeur anglais prit les îles Fortunées pour sa patrie et s'empressa d'aviser son maître que le pape venait de disposer des îles Britanniques (2). Louis d'Espagne comptait se fournir à Gênes de trois mille plates, deux mille pavois, mille caisses de viretons et mille arbalètes. Par traité avec Humbert de Savoie, il s'assura la construction d'une escadre (3). Et malgré les énergiques représentations du roi de Portugal qui revendiquait pour ses marins la priorité de la découverte (4), dès le mois d'avril 1345, il quittait Cadix à destination des Canaries : il revint bientôt sans avoir pu apercevoir son royaume. Plus tenace, son capitaine, l'Espagnol Alvaro Guerra, parvint à Lancerotte, mais il n'y séjourna que peu de temps (5). Ce fut là toute la conquête rêvée.

Mais la publicité donnée à l'entreprise avait déterminé un courant d'expéditions aux côtes d'Afrique. Le 10 août 1346, Jacme Ferer, Majorquain, partait avec un huissier à la recherche du « riu de l'or, » ainsi que le porte l'atlas catalan du roi de France Charles V (6). Le Rio do Ouro, connu des Arabes sous le nom de Vedamel, est le Sénégal (7).

(1) Archives du Vatican, reg. vatican 62 : bulles du 11 et du 23 décembre 1344.

(2) HEYLINS *Cosmography*, citée par GRAVIER, *Recherches sur les navigations*, p. 14.

(3) VALBONNAIS, *Histoire de Dauphiné*. Genève, 1722, 2e éd., t. I, p. 334 et t. II, p. 502.

(4) Lettres d'Alphonse de Portugal au pape. 12 février 1345 (RAYNALDI, *Annales ecclesiastici*, t. VI, p. 362).

(5) Sabin BERTHELOT, *Histoire des Canaries*. — VERNEAU, *Cinq années de séjour aux îles Canaries*. Paris, 1891, in-8°, p. 17.

(6) Espagnol 30, dernier feuillet.

(7) CODINE, Compte rendu du *the Life of prince Henry of Portugal*, by MAJOR (*Bulletin de la Société de Géographie*, 1873, p. 5-7 du tirage à part).

III

NAVIGATIONS DIEPPOISES.

Nos commerçants auraient même, dès cette époque, s'il fallait ajouter foi à un témoignage du XVII[e] siècle, entrepris le périple de l'Afrique.

Le jour de Noël 1364, deux vaisseaux dieppois auraient doublé le Cap Vert et mouillé à l'embouchure du Rio Fresco, appelé depuis baie de France. Au Rio Sestos, que la configuration de son havre entre deux coteaux fit surnommer le Petit-Dieppe, ils prirent une cargaison de malaguette (poivre) et de morphi (ivoire). L'année suivante, quatre vaisseaux au lieu de deux, armés aux frais d'associés dieppois et rouennais, chargèrent du poivre au Grand Sestre, de l'ivoire et de la poudre d'or à la côte des Dents. Des loges jalonnèrent la côte du cap Vert et de Boulombel (Sierra-Leone) au Petit-Dieppe et au Petit-Paris, ainsi appela-t-on le Grand Sestre.



NEF DE DIEPPE (1362)
Sceau : Pièces originales, vol. 1740, doss. 40458, p. 4.

Envoyée plus au sud pour déjouer la concurrence étrangère, la *Notre-Dame-de-Bon-Voyage* de 150 tonneaux, équipée à Rouen en septembre 1380, abordait à la Côte d'Or en décembre, et neuf mois après, regagnait Dieppe avec une riche cargaison. Des trois navires expédiés l'année suivante, la *Vierge* traita à la Mine récemment découverte, le *Saint-Nicolas* descendit en aval à Cap Corse et à Mouré, l'*Espérance* poussa jusqu'en Akara, après escales à Fantin, Sabouc et Cormentin. En 1383, deux grands vaisseaux apportèrent à la Mine les matériaux de construction d'une loge assez

vaste pour dix à douze hommes. La petite garnison fut ravitaillée par un troisième vaisseau que les courants avaient empêché de gagner Akara et contraint de retourner à Dieppe trois mois avant les autres. En quatre ans, la colonie s'augmenta dans de telles proportions qu'il fallut bâtir une église, «que l'on y voit encore aujourd'hui,» ajoute notre narrateur.

A partir de 1410, le commerce des Dieppois, ruiné par les guerres civiles, périclita. « Au lieu de trois ou quatre vaisseaux qui partoient tous les ans du port de Dieppe, c'étoit beaucoup quand, en deux ans, ils pouvoient en mettre un à la mer pour la Coste d'Or et un autre pour le Grand Sestre. Enfin, les guerres augmentant, ce commerce se perdit tout à fait. »

Telle est la relation d'un voyageur du XVIIe siècle, Villaut de Bellefonds (1), qui put consulter les archives de Dieppe avant leur destruction lors du bombardement de 1694. Le P. Labat dit avoir vu, avant cet incendie, l'acte d'association des Rouennais et des Dieppois pour le commerce de Guinée (2).

Du XVIIe siècle également, datent la plupart des témoignages (3) relatifs à l'ancienneté de notre comptoir de la Mine. Souvenirs de nègres, inscription « *année* 13... » trouvée dans les ruines, nom de *Batterie de France* conservé par les Hollandais, toutes ces références semblent bien plutôt se rapporter au XVIe siècle, époque où nos marins dieppois et rouennais allaient certainement à la Mine (4) : il serait éton-

(1) VILLAUT DE BELLEFONDS, *Remarques sur les costes d'Afrique, appelées Guinée*, suivies de *Remarques sur les costes d'Afrique et notamment sur la coste d'Or pour justifier que les François y ont été longtemps auparavant les autres nations*. Paris, 1669, p. 410 et suiv.

(2) MARGRY, *Les navigations françaises du XIVe au XVIe siècle*. Paris, 1867, in-8°, p. 31.

(3) *Voyage en Guinée* de Samuel BRAUN (1617), *Hydrographie* du P. FOURNIER (1643), *Description de l'Afrique* en hollandais par Olivier DAPPER, Voyage de D'ELBÉE (1670), DUCASSE (1697) (MARGRY, p. 22-23).

(4) En particulier l'*Espérance* en 1580 (BRÉARD, *Documents relatifs à la*

nant que la mémoire rudimentaire et enfantine des nègres eût conservé des traditions deux fois séculaires, que le millésime en chiffres arabes tout à fait étranger au style lapidaire du XIVe siècle, fût employé par nos marins, et que les canons fussent dès lors en assez grand nombre pour former une batterie de côte. Quant aux témoignages de Bellefonds et du P. Labat, ils sont d'une époque où Colbert s'occupait des origines de nos colonies et où l'on cherchait à établir la priorité de nos découvertes. A la côte d'Afrique, ce droit de premier occupant eût constitué un titre pour entraver les entreprises projetées par les Anglais en 1664.

Aussi l'authenticité de ces navigations dieppoises, violemment attaquée en ce siècle par un savant portugais, le vicomte de Santarem (1), a donné lieu à un débat passionné entre les savants étrangers et les nôtres, Estancelin, Ernest de Fréville (2), d'Avezac (3), Margry (4).

Les apparences sont loin de nous être favorables. Ni la carte faite pour Charles V (5), ni l'atlas catalan de 1375 qui lui a appartenu ne portent de tracé au delà des caps Noun et Bojador. Et si un explorateur français aux Canaries consulta en 1404 une carte qui contient la côte africaine jusqu'au rio d'Ouro, il laisse clairement entendre que nos gens ne connaissaient pas ces rivages (6).

Cruelle énigme! D'obscurs matelots dieppois ou rouen-

marine normande et à ses armements aux XVIe et XVIIe siècles. Rouen, 1889, in-8°, p. 153).

(1) Vicomte de SANTAREM, *Recherche sur la priorité de la découverte des pays situés sur la côte d'Afrique au delà du cap Bojador*.

(2) Mémoire sur la cosmographie du moyen âge, le traité de la sphère par Nicolas Oresme et les découvertes maritimes des Normands (*Revue des sociétés savantes*, 2e série, t. II (1859), 2e sem., p. 705).

(3) *Notice des découvertes faites au moyen âge dans l'océan Atlantique*, Paris, 1846.

(4) Cf. les pages suivantes.

(5) Bibliothèque Sainte-Geneviève, *Chroniques de Saint-Denis*.

(6) Cf. plus bas p. 115 et le *Canarien*, version Gadifer de La Salle, éd. MARGRY, chap. LV.

nais nous ont laissé leurs noms, et l'on ignore quel hardi capitaine découvrit la Guinée. Dans les listes de vaisseaux, vous chercheriez en vain la *Vierge*, l'*Espérance*, la *Notre-Dame-de-Bon-Voyage* (1). Un ambassadeur de Charles V part pour « Gosel » en 1371 : serait-ce Gozola, cette ville aux tentes mystérieuses que la carte catalane du roi place à l'occident de l'Afrique (2)? Erreur! c'est vers la Castille que Jacques de Pencoedic lance sa monture (3).

Gozola semble bien connue des marins européens : « On trouve dans ce pays beaucoup d'ivoire, à cause de la multitude des éléphants nés dans le pays, qui arrivent ici sur les plages (4) ». Or l'ivoire figure parmi les importations rouennaises (5). Mais pour un texte qui semble à l'appui des navigations dieppoises, deux viennent à l'encontre. Les cosmographes de l'époque, et parmi les plus illustres un Normand, Nicole Oresme, estiment que cette région des Tropiques est inhabitée.

En 1867, on crut tenir un document décisif. Un Anglais avait communiqué à M. Lucien de Rosny la copie d'une « Briev estoire del navigaige mounsire Jehan Prunaut (6) ». Au mois de septembre 1364, deux naus de « Jehan li Roanois, home de grant renom en la tiere de Normendie » touchèrent au cap « Bugiador au reaume de la Guinoye : » là « les

(1) *La Vierge* et *l'Espérance* figurent parmi les vaisseaux royaux en 1657, peu avant le récit de Bellefonds (Franç. 21432, p. 146).

(2) Espagnol 30, dernier feuillet. — DELISLE, *Actes et mandements de Charles V*, p. 405, n° 791, note 1.

(3) « Le roy de Gastelle. » Quittance de Pencoedic du 24 juillet 1371 (Pièces orig., vol 2238, doss. Penhoadic, p. 2.) Pencoedic est encore envoyé vers « le roy de Castelle » en 1374 (LECOY DE LA MARCHE, *Relations de la France avec Majorque*, t. II, p. 395.)

(4) Bibl. nation., Ms. espagnol 30 : Cf. la *Notice d'un atlas en langue catalane, manuscrit de l'an* 1375, par MM. BUCHON et TASTU, dans *Notices et extraits des manuscrits*, t. XIV, 2e partie, p. 73.

(5) DE FRÉVILLE, *Mémoire sur le commerce de Rouen*, t. II, p. 151.

(6) MARGRY, *Les navigations françaises du XIVe au XVIe siècle*, p. 56. — Nouv. acq. franç. 9339, fol. 7, papiers Margry.

bon naviors » échangent « petius juiaux et presouns et boun vin vermail contre morphi, piaus de bestes des Gilofs ». L'année suivante, ils retournent avec quatre naus, et en septembre 1369 avec la « naut *Notre-Dame de Boun Voiage*... Les pluies tempestoises » font périr « Legiers, frère mounsire l'amirax, Gervois Sebille, Haibiers Torcol, Tiébaus dou Mare, Œdon Cambers, tos vaillant nots de Normandie... Mès li boun sire Jehan l'amirax revint apriès la paske en sa nés avoeucques grant planté d'or. Li rois, ki lors estoit a Diepe », l'envoie complimenter par le comte de Poitiers; Jean Prunaut, à cheval, l'écu au cou, est reçu aux portes de Rouen par l'archevêque et le clergé, qui voulaient lui prouver leur reconnaissance d'avoir « édifié illuec petite kapiele », par sa femme « Natent de grant lignaige en Saxonie, u Legier son fiu et Erkenbaus, frère à cestui, ambedui petit enfes. » L'année suivante, Prunaut renvoya la *Nostre-Dame* à la Mine, avec le *Saint-Nicolas* et l'*Espérance*, mais resta lui-même à l'ost du roi. A côté de la chapelle de la Mine, « un petit castiaus et fortelesce et une mason quarrée, que i fit fère sor un borg qui s'apièle la tière des Prunaus, par remembrance d'iceus et de lor amirax, come ausi Petit Diepe, Petit Roan, Petit Germentruvile et Petit Paris, por ce qu'il venus estoient de Diepe, Roan et Paris. La ausi firent forz castiaus as liu qon dit Cormentin et Akre. »

... La publication de cette pièce provoqua une vive émotion dans les milieux scientifiques. La pièce suintait le faux par ses noms propres trop ingénieux, « Pru-Naut », le preux nautonier, « Pierre le Normant, Natent de Saxonie », par son vocabulaire suranné ou impropre à la Normandie, « naus, naviors ». — Produisez l'original, écrivait-on à Margry l'éditeur : impossible de retrouver cette pièce ainsi que son propriétaire, répondait du British Museum M. Major. Le roi n'était pas à Dieppe à l'époque fixée par votre pièce, écri-

vait un autre correspondant. Justice était faite du faux (1).

A quelle date remonte-t-il? Le document était d'une écriture du XVIIIe siècle, disait M. Lucien de Rosny, et le volume dont il faisait partie paraissait provenir de la collection Émery Bigot (2). J'en juge autrement. Coïncidence étrange, il y a bien eu le voyage d'un Prunaut ou Pruneau en Guinée, mais au XVIIIe siècle. On peut se demander si ce voyageur, Pruneau de Pommegorge, n'a pas confisqué au profit de sa famille l'honneur des voyages anonymes du XIVe siècle ou mieux si Sedaine, auquel Pruneau avait dédié une *Description de la Nigritie* (3) n'exerça pas sa verve en composant ce pastiche pour son ami? (4).

IV

LE CANARIEN.

Les projets du Prince de la Fortune furent repris, un demi-siècle après, par deux modestes chambellans du duc d'Orléans. Jean de Béthencourt, chevalier normand, et Gadifer de La Salle, Poitevin, rêvaient de « voyages et conquestes sur mescréans, en espérance de les convertir à la foy chrestienne (5). » La campagne de Barbarie où ils avaient été

(1) Lettre de Guichon de Grandpont. Brest, 3 novembre 1867 (Correspondance Margry, Nouv. acq. franç. 9500, fol. 357, 382, 390).

(2) Érudit normand mort à Rouen, le 18 octobre 1689.

(3) MARGRY, *Les navigations...*, p. 55.

(4) M. de Rosny était un descendant de ce Pruneau de Pommegorge (Nouv. acq. franç. 9339, fol. 11 *bis*).

(5) *La conquête et les conquérants des Canaries*. Nouvelles recherches sur Jean IV et Gadifer de la Salle. Le vrai manuscrit du Canarien, par Pierre MARGRY. Paris, 1896, in-8°, p. 129. — *Le Canarien* : livre de la conquête et conversion des Canaries (1402-1422), par Jean de Béthencourt, gentilhomme cauchois, publié d'après le manuscrit original, par Gabriel GRAVIER. Rouen, 1874, in-8° (Société de l'histoire de Normandie.) La première version (ms. Egerton 2709) fait de Gadifer le héros de la conquête; la seconde (ms. de

compagnons d'armes, les avait déjà familiarisés avec les rivages africains, quand un oncle de Béthencourt, Robert de Braquemont, qui avait souvent entendu parler en Espagne des iles Canaries (1), attira leur attention sur l'archipel. Pour aller conquérir « les îles de Canarre et d'Enfer, » (2) nos chevaleresques aventuriers vendirent tout leur avoir (3).

Sur une nef de Harfleur que Béthencourt avait amenée à La Rochelle, Gadifer embarquait le 1er mai 1402 quatre-vingts volontaires (4) et des femmes du Poitou : tout avait été prévu pour une rapide conquête et une colonisation durable : on poussait la précaution jusqu'à emmener de Normandie un drogman indigène, un « canare ». L'association d'un homme robuste et actif comme Gadifer avec un administrateur avisé comme Béthencourt promettait les plus heureux résultats : mais les circonstances allaient durement les éprouver.

Les altercations éclatent à chaque relâche : à Vivero, entre les deux bandes; à La Corogne, avec les corsaires français du sire de Heilly; à Cadix, avec les autorités qui arrêtent un moment Gadifer comme chef de pirates et provoquent ainsi la désertion de deux cents hommes de l'expédition. Parvenus au but, à l'île Lancerotte, les deux chefs viennent à peine de s'installer dans un fort en pierres sèches et en terre glaise, baptisé le château de Rubicon, que l'échec d'une razzia nocturne tentée contre l'île d'Erbanne ou Fortaventure amène la désertion du maître de la nef Robin Brument. Béthencourt part en même temps et, dès son arrivée à

la famille Béthencourt) en attribue l'honneur au Normand (Cf. plus bas).

(1) Margry, p. 108.

(2) Réponse faite aux ambassadeurs anglais. Juillet-août 1402 (*Le Canarien*, éd. Gravier, p. 48, 51).

(3) Béthencourt vend son manoir de la rue Veaubourg, à Paris (Margry, p. 120).

(4) Que Gadifer avait en partie recrutés dans son sénéchalat de Bigorre (*La conquête*, éd. Margry, chap. xxv).

Cadix, fait jeter aux fers les mutins. A la fin d'octobr second convoi de rebelles, que le trompette de Gadif fait mettre aux cachots de Cadix pour trahison. Voici qui s'était passé : le gouverneur de Rubicon, Bertin c Berneval, après entente avec le maître de la nef *Tranchema* avait profité d'une absence de Gadifer, occupé à la chas des loups marins sur l'îlot désert de Lopez, pour saccag le château confié à sa garde, puis, il s'était embarqué, empo tant armes, vivres et jusqu'aux « livrez romans » trouvés da les coffres de son chef; il avait payé son passage en natur en livrant deux douzaines de Guanches, ses hôtes.

Cernés par les insulaires, Gadifer et les siens souffrire six mois la faim au château de Rubicon. Béthencourt l oubliait, tout occupé qu'il était de s'assurer, à lui seul, l'a chipel, par un acte d'hommage prêté au roi de Castill Gadifer eut l'abnégation, quand une barge de Sévil envoyée à son secours, le 1er juillet 1403 lui apprit cette no velle, de poursuivre l'exploration des îles. A Fortaventur racontent les deux chapelains historiographes de l'expé tion, « disnèrent Gadifer et ses compaignons soulz les bea arbres, sur la belle herbe verte, près des ruisseaux courar et là se reposèrent un pou, car ilz estoient moult lasséz... d'une chasse à l'homme.

Le trafic avec les indigènes de la Grande Canarie paru des plus lucratifs, — de vieilles ferrailles achet deux francs s'échangeaient pour du sandragon d'une val de deux cents doubles or, — si une lugubre découve n'avait refroidi le zèle des matelots. « Que nul ne se fie euls pour semblant qu'il facent, disait une sorte de tes ment de treize Européens massacrés quelques années au ravant par les naturels (1), car ilz sont traistrez, et sont

(1) Ces Européens y avaient abordé le 5 juin 1382 et y avaient séjou une douzaine d'années (Ms. de Pedro del Castillo, cité par GRAVIER, *Rech ches sur les navigations européennes*, p. 20).

mille gentilshommes. » En longeant Gomère, on aperçut un feu sur la plage; la barque envoyée en reconnaissance ramena quatre prisonniers. Gadifer séjourna vingt-deux jours dans les plaines giboyeuses et bien cultivées de l'île de Fer, « beau pays pour verrerie, car il y a moult de fougières, » observe un des historiographes. Après une relâche à Palma, le voyage d'exploration prit fin : il avait duré trois mois.

La garnison de Rubicon « en bon point », les indigènes battus et soumis, Gadifer voulut aller de l'avant. D'une relation de voyage d'un frère mineur espagnol, confirmée par l'examen d'une carte nautique, il avait conclu que du cap Bojador au fleuve de l'Or, il n'y avait pas plus de 860 milles (1), soit, en barge ou en nave, trois journées de navigation. Et il avait songé à établir une station dans l'île de Gadès, non loin du fleuve de l'Or. « Ce sera grandement l'onneur et le proufit du royaume de France, disait-il, et ne doubte l'en point que moult de choses sont demouréez incongnues ou temps passé par faulte d'emprise. »

Ainsi allait s'accomplir, par un Français, la découverte des côtes d'Afrique, quand le retour de Béthencourt, après deux ans d'absence, le 19 avril 1404, changea le cours de ces idées. Il fallut se prémunir contre l'agression possible de l'émir de Fez. L'île la plus exposée, Fortaventure, fut pourvue de deux forts, l'un, Riche Roque, au penchant d'une colline, l'autre au port des Jardins. Une partie des indigènes furent déportés sur Lancerotte. Une expédition contre la Grande Canarie échoua. Gadifer, qui avait côtoyé l'île en sondant les passages et en relevant les mouillages, ne put s'emparer d'Arguinigui, ville forte sise entre mer et rivière.

Las de butiner pour autrui, Gadifer prit congé et s'en

(1) « Qui valent environ C et LX lieues, et ainsi le trouvons-nous par carte » (Ch. LV, éd. MARGRY, p. 226).

alla. Héros jusque-là de la conquête, il s'effaça si bien que la chronique primitive des deux chapelains (1), remaniée et continuée dans une seconde rédaction, substitua le nom de Béthencourt à celui de Gadifer (2).

Béthencourt ne fit que continuer l'œuvre du Poitevin. Il obtint la soumission de Fortaventure, bien que les indigènes eussent pour défenses naturelles de hautes montagnes couronnées de constructions mégalithiques. Mais il profita de leur division en deux principautés ennemies que séparait une muraille gigantesque élevée en travers de l'île. Six jours après avoir assisté au baptême des deux guanartèmes ou rois de Fortaventure, Béthencourt partit le 31 janvier 1405 chercher de nouveaux colons. Trois semaines plus tard, il abordait à Harfleur. Séduit par ses récits et par la vue des Guanches qu'il avait amenés, cent soixante hommes de défense, mariés ou non, « meschaniquez et gens de labour » (3) de Grainville et du pays de Caux, endossèrent le hoqueton d'uniforme des colons et prirent place à bord des deux barges du conquistador qui partirent d'Harfleur le 9 mai 1405. Leur débarquement à Lancerotte, sous le commandement de six gentilshommes galonnés d'argent, au son d'un orchestre improvisé des trompettes, clairons, tambourins, harpes, rebecs et buccines que les jeunes Normands emportaient dans leur nouvelle patrie, imposa tellement aux Guanches qu'ils se prosternaient sur leur passage.

Les insulaires de la Grande Canarie, autrement farouches,

(1) Éditée par MARGRY.

(2) Éditée par GRAVIER. — M. DELISLE, relevant les nombreuses contradictions de cette seconde version, qui mentionne Béthencourt simultanément aux Canaries et en Espagne, montre qu'elle est un remaniement de la version Gadifer (*La conquête et les conquérants des îles Canaries*; compte rendu de l'ouvrage de MARGRY dans le *Journal des Savants* de novembre 1896. La 2e rédaction devient originale à partir du chapitre LXXII (éd. GRAVIER, p. 136).

(3) *Le Canarien* (éd. GRAVIER, p. 160) donne les noms et villages de plusieurs colons.

repoussèrent une troisième descente que Béthencourt avait tentée, à l'aide de ses deux navires et d'une barge espagnole, au port d'Arguinigui : le lieutenant de la troupe, le bâtard de Gadifer et vingt hommes restèrent sur le champ de bataille. Une escarmouche dans l'île de Palma coûta encore cinq hommes. Auparavant, la petite expédition, poussée par les vents du côté du cap Bojador, avait razzié et mutilé trois mille chameaux appartenant aux payens de la côte africaine.

Ces reconnaissances opérées, Béthencourt, limitant à trois ou quatre îles sa conquête, s'occupa de l'organiser. Les laboureurs, au nombre de quatre-vingts ménages, furent envoyés dans les plaines verdoyantes de l'île de Fer. Les ouvriers et gens de métier se groupèrent, sous la direction de deux curés et de deux sergents du peuple, autour de Sainte-Marie de Béthencourt, à Fortaventure, et de la cathédrale de Rubicon, à Lancerotte : huit mètres de long sur cinq de large, des murs dénudés en harmonie avec un sol volcanique, telle était et telle est la cathédrale (1) que le conquérant fit élever à ses frais. Sainte-Marie, aujourd'hui Santa Maria de Bethencuria, est au fond d'un grand ravin, dans un cirque de montagnes, sur la rivière des Palmiers.

Toute cathédrale implique un évêque : Béthencourt se chargea d'aller en demander un au pape. Le 15 décembre 1406, après avoir tenu un lit de justice au château de Rubicon, il partit pour Rome, laissant le gouvernement des îles à Maciot de Béthencourt, son neveu. Maciot devait appliquer la coutume de Normandie et, au moyen d'une barge, rester en rapport avec le manoir des Béthencourt, à Grainville-la-Tainturière. Jean de Béthencourt présenta au pape Innocent VIII un clerc versé dans la langue guanche, Albert de Las Casas, qui devint, avec l'agrément du roi de Castille, le

(1) Verneau, *Cinq années de séjour aux Canaries*. Paris, 1891, in-8°, p. 159, 177, 192.

premier évêque des Canaries. Notre conquérant provoqua en Europe une certaine sensation : « c'est le roi de Canare, » chuchotaient les Florentins sur son passage.

De retour en Normandie, il se flattait d'avoir « uni à la foy chrétienne à ses propres couts et dépens quatre des isles des Canaries (1) ». Mais quelle étrange façon d'entendre la religion chrétienne que de rétablir l'esclavage !

En dépit de la protestation des évêques, la mise en coupe réglée de la marchandise humaine expédiée en Espagne et même en France (2) avait réduit, un demi-siècle après la conquête, la population de Lancerotte à soixante habitants, celle de Fortaventure à quatre-vingts, celle de l'île de Fer à douze (3). Maciot avait essayé, mais en vain, de s'emparer de Gomère. Le 8 janvier 1418, Jean de Béthencourt s'occupait de lui envoyer des vivres et des munitions par la nef de Michel Maubuisson et le baleinier de Jacques Grossier, montés respectivement de quarante et de vingt-cinq hommes. Les deux navires rouennais recevaient, ce jour-là, un sauf-conduit pour traverser les lignes d'investissement anglaises (4). Ils ne revinrent pas ; ils sombrèrent au retour, avec leur riche cargaison (5). Ruiné par ce naufrage, Jean de Béthencourt signa, le 17 octobre suivant, l'acte d'aliénation de son royaume insulaire, qui releva désormais de la Castille (6). Son frère et héritier, Regnault continuait, en 1434 encore, à s'intituler « seigneur des Isles vulgairement de

(1) Aveu du 23 juin 1417 rendu à Jean de Béthencourt (Ancien cartulaire des Béthencourt, nouv. acq. franç. 9340).

(2) Protestation de Frère Mendo envoyé aux Canaries par le pape Martin (Fernan PEREZ DE GUZMAN, *Chronique du roi de Castille D. Juan II*, Ann. 1417, chap. IV. Valence, 1779, in-fol., p. 154).

(3) Gomez Eannez de AZURARA, *Chronica do descobrimento e conquista de Guine* (1453), éd. du vicomte de Santarem. Paris, 1841, in-8° p. 375. Rouen était alors assiégé par les Anglais.

(4) *Rotuli Normanniæ in turri Londinensi*, t. I, p. 229.

(5) *Le Canarien*, éd. GRAVIER, p. 9, 198.

(6) *Ibidem*, p. LXIII.

Quenarc (1), » tandis que son neveu, Maciot, cédait ses droits au Portugal. Le 30 juin 1454, le roi d'Espagne prononçait leur déchéance; et bien que les descendants de Maloisel établis en Normandie eussent vaguement songé, l'année précédente, à revendiquer pour leur ancêtre le droit de premier occupant des Canaries (2), ce fut l'épilogue de notre éphémère conquête.

(1) Actes des 24 janvier et 8 février 1426, 19 mars 1434 (Ancien cartulaire des Béthencourt, nouv. acq. franç. 9340, copie).

(2) Cf. plus haut l'expédition de Maloisel, p. 103, note 2.

LE MARÉCHAL BOUCICAUT

I

PRÉLIMINAIRES. — EXPÉDITION D'AFRIQUE

A peine Charles VI venait-il de signer une trêve avec les Anglais, que les Génois vinrent implorer sa coopération contre les corsaires barbaresques. L'audace de ces bandits ne connaissait plus de bornes : dans le bassin occidental de la Méditerranée, il n'était pas un rivage à l'abri de leurs incursions, et nos côtes en particulier n'étaient plus défendues contre eux par une croisière. Charles VI ne fit point trop de difficultés pour accorder aux Génois leur demande, son oncle Louis II de Clermont, duc de Bourbon, s'offrant à commander le corps expéditionnaire (1). L'*armée d'Afrique*, limitée à quinze cents combattants, devait se concentrer à Marseille et se trouver prête, le 1er juillet 1390, à embarquer sur vingt-deux galères et dix-huit naves génoises. La République se chargeait du transport et de l'approvisionnement

(1) Sur l'expédition de Barbarie, voir CABARET D'ORRONVILLE, *Chronique du bon duc Loys de Bourbon*, éd. Chazaud. Paris, 1876, in-8°, p. 218 et suiv. (Société de l'histoire de France), — et les nombreuses références de M. DELAVILLE LE ROULX, *La France en Orient au XIVe siècle*. Paris, 1886, in-8°, t. I, p. 166 et suiv. (Bibliothèque des écoles d'Athènes et de Rome). — MORANVILLÉ, *Étude sur la vie de Jean Le Mercier*, p. 136. — MERCIER, *Histoire de l'Afrique septentrionale*, t. II, p. 374.

des troupes. Et bien que l'amiral Jean de Vienne fût de l'état-major français, elle avait confié le commandement de la flotte à Jean Centurione d'Oltramarino, parent du doge, qui avait déjà fait campagne, en 1388, non loin du repaire habituel des corsaires de Tunis, de Bougie et de Tlemcen, en prenant part à la conquête de l'île de Gerbi.

L'objectif de l'expédition était la ville forte d'El-Mehdiah, appelée aussi Africa parce qu'elle était située près du cap Africa en Tunisie. El-Mehdiah, que Froissart (1), par une heureuse rencontre avec les historiens arabes, dit être en forme d'un arc tendu dans la mer, était défendue de ce côté par une grosse tour, armée de bricoles. Malgré les projectiles lancés par les bricoles, la flotte génoise pénétra dans le port le 22 juillet 1390, les vaisseaux légers d'abord, puis les galères. Le débarquement eut lieu sans combat, et les trois corps de Coucy, du duc de Bourbon et du Soudic de la Trau, flanqués aux ailes par les arbalétriers, plantèrent leurs tentes sous les murs de la ville, de façon à surveiller les trois portes. Par mer, la flotte génoise fut chargée du blocus. Une sortie de la garnison, le 25, fut vivement repoussée.

Mais les Chrétiens, avisés de l'arrivée prochaine des rois de Tlemcen, Bougie et Tunis et d'une quarantaine de mille hommes, durent se retrancher à leur tour dans leur camp. Chaque capitaine de cent hommes d'armes eut à défendre contre cette armée du sultan Hafside Aboul'Abbas une étendue de vingt-cinq brasses de l'enceinte, tandis que le duc de Bourbon, avec quinze cents hommes, devait repousser toute sortie des assiégés. Les Arabes, suivant leur tactique habituelle, harcelaient notre petite armée par des escarmouches et des feintes continuelles sans engager d'action à fond; ils donnèrent l'occasion aux croisés fran-

(1) Froissart, éd. Kervyn, t. XIV, p. 152, 216. — Cf. les descriptions d'Ibn Khaldoun, dans mon t. I, p. 81.

çais, génois et anglais, — il y avait dans l'expédition plusieurs chevaliers britanniques, — de faire des prodiges de valeur; mais le siège n'avançait pas. Les Génois essayèrent de s'emparer de la tour du port en établissant sur quatre galères accouplées deux becs de faucon, capables de contenir chacun vingt-cinq hommes. Ils étaient déjà sur la tour quand ils se sentirent les pieds transpercés par les flèches : le sollier de bois qui couronnait l'édifice avait de nombreux trous par lesquels les Sarrasins tiraient de bas en haut. On désespéra, dès lors, de triompher. Les assiégés offrant de traiter, on accepta, malgré les répugnances du duc de Bourbon, leurs propositions, qui étaient de payer durant quinze ans aux Génois le tribut qu'ils avaient coutume de payer au roi de Tunis. Et l'escadre remit à la voile à la fin de septembre.

Au retour de la campagne, les Génois surent encore tirer parti de notre aide. Ils proposèrent au bon duc d'enlever Cagliari, un nid de forbans, disaient-ils, mais surtout un bon port qu'un des leurs, Brancaleon d'Oria, disputait au roi d'Aragon, suzerain de la Sardaigne. La proposition fut acceptée : or, le château de Cagliari appartenait au petit-fils de l'ancien amiral Aimery de Narbonne et de Béatrix d'Arborée. Ce fut donc avec l'aide des Français que les Génois remplacèrent par une garnison génoise l'un des nôtres. Ils s'emparèrent, en outre, de plusieurs gros vaisseaux ancrés dans le port. Sous le prétexte d'enlever aux pirates barbaresques leurs lieux de relâche habituels, ils utilisèrent nos troupes à faire une démonstration contre Terracine, Piombino et l'île d'Elbe où ils mirent garnison (1).

(1) Delaville Le Roulx, t. I, p. 196.

II

LA DOMINATION FRANÇAISE DANS LA RIVIÈRE DE GÊNES

Sans résultats apparents pour la France, l'expédition de Barbarie avait en réalité mis en vedette le beau désintéressement du caractère français, qualité trop rare pour ne pas être appréciée au delà des Monts. Elle nous avait créé une telle popularité qu'un groupe important de Génois, nobles et marchands, implorait en février 1392 la suzeraineté et même la souveraineté de la France. Gênes payerait un cens annuel, fournirait vaisseaux et arbalétriers durant la guerre anglaise et interdirait l'accès des îles britanniques à ses marchands. Envoyez-nous seulement quinze cents hommes pour restaurer le gouvernement aristocratique (1), disait-on au roi. Les promesses étaient belles; ces gens avaient besoin de nous.

Quand nous eûmes besoin d'eux, quand le duc de Bourbon fit appel à leur concours pour achever la conquête du royaume de Naples en faveur d'un prince français, ils éconduisirent poliment son envoyé, l'amiral Jean de Vienne (2). Ce qui ne les empêchait pas, en mars 1395, de rentrer en pourparlers pour se mettre sous la domination de la France (3).

Nous nous trouvâmes alors dans un fâcheux imbroglio. Louis, duc d'Orléans, qui avait sa politique propre, avait cherché à agrandir les domaines possédés en Italie par Valentine Visconti, sa femme. Par des achats ou des traités,

(1) Eugène Jarry, *Les origines de la domination française à Gênes* (1392-1402). Paris, 1896, in-8°, p. 35.
(2) 12 avril 1393 (*Ibidem*, p. 41).
(3) *Ibidem*, p. 128.

il avait étendu peu à peu ses possessions le long de la Rivière du Ponant, occupé Albenga et profité de la guerre des Savonais contre Gênes pour les prendre sous sa protection (17 novembre 1394) et pour s'assurer ainsi une importante position stratégique (1). Enguerrand VII de Coucy, auquel il avait confié la conduite des opérations, fut dérouté par les négociations des Génois avec le roi de France. Ces négociations masquaient un mouvement offensif contre Savone. Gênes prenant à sa solde Facino Cane, redoutable condottiere qui avait servi un moment sous le lambel de la bannière d'Orléans, fit bloquer Savone par une armée de quatre mille cinq cents hommes et une flotte de soixante-sept voiles. Guillaume de Meuillon (2), gouverneur de la place, se défendit énergiquement et détruisit plusieurs navires génois de la flotte de blocus (juin 1395). Et Coucy parvint à dégager la place, tandis que les nefs savonaises, prenant l'offensive à leur tour, faisaient une démonstration menaçante devant Lengueglia (3).

La situation s'éclaircit subitement. Après vingt-cinq mois d'essais, de démarches, d'anarchie, ayant eu jusqu'à trois doges en un jour, les Génois se trouvaient acculés à l'une de ces trois solutions : trouver de l'argent, obtenir l'union des citoyens ou avoir l'appui d'un souverain étranger. La seule solution, jugée « opportune, facile et sûre, » fut la dernière. Par traité des 25 octobre-30 décembre 1396, Gênes se donnait à la France (4).

La prépondérance de l'élément gibelin, sourdement hostile à la France, obligea dès le début le comte de Saint-

(1) Jarry, *op. cit.*, p. 45 et suiv., 85 et suiv. Le marquis Del Caretto, les Grimaldi et le parti guelfe en général étaient bien disposés pour la France.

(2) Edmond Maignien, *Faits et gestes de Guillaume de Meuillon*, publiés d'après le ms. original. Grenoble, 1897, in-8°, p. 11.

(3) Jarry, p. 140, 144.

(4) Jarry, p. 205, 208, 209.

Pol, lieutenant du roi, à se tenir sur la défensive (1). Le doge Adorno, Waleran de Luxembourg, Pierre Fresnel, Colard de Calleville, enfin Baptiste Boccanera échouèrent successivement dans la tâche difficile de gouverner Gênes. L'anarchie devenait complète, quand le roi eut recours, en 1401, au maréchal Boucicaut, dont la réputation de bravoure était universelle.

Ancien officier du duc Louis de Bourbon, le maréchal venait de s'illustrer tout autrement que son maître par une expédition navale en Orient.

III

EXPÉDITION DE CONSTANTINOPLE

C'était peu après l'effroyable désastre subi par l'armée française dans les plaines de Hongrie, à Nicopolis. Boucicaut, l'un des rares survivants, loin de se laisser abattre par ce revers, ne cherchait qu'une occasion de venger sur les Turcs le massacre de ses compagnons. La noblesse française, dans les mêmes sentiments que lui, répondit en foule à l'appel désespéré de l'empereur de Constantinople, Manuel, pressé de plus en plus par les vainqueurs. Charles VI limita le corps expéditionnaire à quatre cents hommes d'armes, accompagnés chacun d'un valet armé et d'un archer (2). Cette solide petite troupe, sous le commandement du maréchal Boucicaut, s'embarquait à Aigues-Mortes à la fin de juin 1399 sur quatre naves et deux galères. Plusieurs de nos futurs amiraux ou capitaines d'armées navales, Robin de

(1) Jarry, *op. cit.*, p. 233.

(2) Sur l'expédition, voyez *Le livre des faicts du mareschal de Boucicaut*, Ire p., chap. xxx et suiv., éd. Michaud et Poujoulat, *Mémoires pour servir à l'histoire de France*, t. II, p. 247. — Le religieux de Saint-Denys, t. II, p. 690. — Delaville Le Roulx, *La France en Orient*, t. I, p. 358 et suiv.

Braquemont, Louis de Culant, Guillaume de Montenay (1), Guillaume de Meuillon (2) allaient faire sur mer leurs premières armes.

A l'île de Sapienza (3), au sud-ouest du Péloponèse, puis à Chios, l'expédition attendit quelque temps les contingents génois et vénitiens, qui devaient être de huit galères chacun. Ne voyant rien venir, Boucicaut alla de l'avant : le seigneur de Lesbos, Gattilusio, lui apprit ingénument que, pour ne pas mécontenter les Turcs, il leur avait révélé la venue des forces chrétiennes, ce qui ne l'empêchait pas d'offrir au maréchal une de ses galères. Ainsi l'ennemi était averti, toute surprise impossible. Comme il importait d'aviser à tout prix l'empereur Manuel, bloqué dans sa capitale, de l'arrivée des secours, le maréchal détacha vers Constantinople les galères de Châteaumorand et de Jean de Torsay : fort heureusement, il les escorta jusqu'à Gallipoli. A peine étaient-elles engagées dans les Dardannelles que nos galères tombaient dans une embuscade de dix-sept galères turques, dissimulées, sept à Gallipoli, les autres près de Constantinople. Elle virèrent de bord, sans parvenir à éviter la mêlée, qu'elles soutinrent vigoureusement en se frayant un passage. Le maréchal « ouyt l'effrainte et moult tost se meit en belle ordonnance pour les aller aider ». — N'y allez point, lui disait-on à la vue de la meute lancée sur Châteaumorand : que deux galères périssent plutôt que toute l'escadre. — J'aimerais mieux mourir que de voir mourir les miens, répondit Boucicaut, et il fonça sur l'ennemi : les Turcs s'enfuirent si

(1) M. Delaville Le Roulx (p. 362, n. 3) prétend que « le seigneur de Montenay » relaté dans le *Livre des faicts* est Jean de Montenay. Mais j'imagine que c'est plutôt Guillaume de Montenay, capitaine général de la mer en 1416 et contemporain de Jean.

(2) Edmond Maignien, *Faits et gestes de Guillaume de Meuillon, publiés d'après le ms. original*. Grenoble, 1897, in-8°, p. 13.

(3) Où elle était le 9 septembre, comme l'apprend une lettre d'un des croisés, du seigneur de Roche la Morlère (*Revue des sociétés savantes* (1878), p. 68; Delaville Le Roulx, t. I, p. 365).

précipitamment que leur plus grand navire se jeta à la côte.

Le lendemain, au mouillage de Tenedos, en face de la « grand Troye », l'escadre française était rejointe par le contingent vénitien, par deux galères de Rhodes et une galiotte du seigneur de Mitylène, et peu après par les Génois. Sous le commandement en chef du maréchal, les croisés gagnèrent sans encombre Constantinople, la bannière de Notre-Dame déployée. Avec deux mille deux cents hommes de troupes, le maréchal Boucicaut ne pouvait que harceler par de hardis coups de main les Ottomans et dégager ainsi de leur étreinte la ville impériale. Sa flotte formée de navires de course, vingt-quatre galères et six galiottes ou brigantins, était excellente pour une guerre de surprises. Au pas de Naretès, à l'endroit le plus étroit du Bosphore (1), un débarquement sur la rive asiatique ruina quantité de « bons vilages et de beaulx manoirs », puis les croisés semèrent la désolation le long du golfe de Nicomédie, — aujourd'hui golfe d'Ismid, — naviguant la nuit pour mieux surprendre les Turcs tantôt sur un point, tantôt sur un autre. Ils incendièrent Daskily, battirent une troupe musulmane sous les murs de Nicomédie, qui ne put être enlevée faute d'échelles assez longues; mais ils se trouvèrent, après avoir ruiné Ac Serai, en présence d'ennemis trop avertis pour continuer de ce côté leurs coups de main.

A l'embouchure du Bosphore, un château-fort battu par la mer et par les eaux du Rivas auquel il devait son nom, commandait l'entrée de la mer Noire. Le maréchal résolut de l'enlever. Une partie de ses troupes de débarquement, avec l'empereur Manuel, se rangea en bataille dans la plaine afin de contenir un corps de six à sept mille Turcs qui comptaient le prendre à revers pendant l'assaut. Lui-même,

(1) Cf. la note de Michaud et Poujoulat, t. II, p. 249 : ce passage est à six ou sept milles de Constantinople.

il conduit l'attaque du château de Rivas (1) : les échelles se rompent, on en improvise une nouvelle avec des antennes de galères, Guichard de La Jaille, Hugues de Tholigny et une dizaine d'autres couronnent déjà les remparts... l'échelle se brise. Les malheureux vont succomber, quand tout à coup d'autres Français surgissent au milieu de la place : Jean d'Ony et sa troupe se sont frayé une voie en creusant deux mines sous les murs. La forteresse était nôtre, elle fut rasée et la garnison passée au fil de l'épée. Au retour, le mouillage nocturne de la flotte près du *Girol* (2) inspira aux Musulmans une telle terreur qu'ils s'enfuirent dans la montagne, après avoir mis le feu en plus de cent endroits de leur ville. Le maréchal apprit au Girol les pirateries de vingt vaisseaux musulmans réunis au pas de Naretès. Il se porta aussitôt contre eux. A la vue de sa flotte, les marins ennemis s'enfuirent à terre et laissèrent brûler leurs bâtiments.

Ce ne fut point le dernier exploit de Boucicaut. Le maréchal se reconnut néanmoins incapable, avec si peu de troupes, sans argent et sans vivres, d'empêcher un dénouement fatal. Pour sauver Constantinople, il fallait obtenir de Charles VI et des Cours d'Occident un effort plus sérieux : l'empereur Manuel se décida à venir en personne l'implorer. Accompagné de Boucicaut, il quitta Constantinople le 10 décembre 1399 et fit voile vers Venise. Châteaumorand restait à garder la capitale avec cent hommes d'armes, cent valets et de nombreux arbalétriers, tous Français, sans compter huit galères de Venise et de Gênes. Par de continuelles sorties, par des coups de main sur les navires turcs qui ne pouvaient passer en vue sans être « happéz » par ses galères aux aguets, l'énergique capitaine parvint à sauver de la famine les habitants de Constantino-

(1) Aujourd'hui *Riwa Kalessi* (DELAVILLE LE ROULX, t. I, p. 372).
(2) Peut-être la ville d'Hiéron (Cf. DELAVILLE LE ROULX, t. I, p. 153, note 1 et 375).

ple (1). Il lutta près de trois ans, le temps pour Manuel d'implorer les princes d'Italie, de France et d'Angleterre. Le salut vint d'ailleurs, il vint d'Orient. Les Mongols à la bataille d'Ancyre écrasaient les Turcs (21 juillet 1402), ce qui sauvait pour un demi-siècle le Bas-Empire.

Pendant ce temps, je l'ai dit, Boucicaut devenait gouverneur de Gênes. A peine le maréchal eut-il pris possession de son gouvernement, le 31 octobre 1401, à la tête de mille hommes d'armes, que la cité, sous sa main de fer, reprit une vie nouvelle. Le désarmement des habitants rendit l'insurrection impossible ; la probité de l'administration, l'austérité de Boucicaut, son désintéressement finirent par toucher les cœurs. Gênes reprit son antique splendeur et en même temps sa force : Savone prêta serment de fidélité, Monaco, Arotia furent réoccupés; un détachement, envoyé à bord de quatre galères, s'empara de l'île d'Elbe (2). L'arsenal de Gênes se développa : son enceinte fortifiée, garnie de distance en distance de tours dont les portes s'abaissaient comme des ponts-levis sur la courtine, ne mesura pas moins de 1,422 « cannes » en 1406. Il était défendu à l'entrée par la tour de la Bouche, qui plongeait dans la mer (3).

IV

EXPÉDITION DE CHYPRE ET DE SYRIE.

Le roi de Chypre, Janus, avait mis le siège devant Famagouste, l'un des deux ports qui absorbaient le commerce de

(1) *Livre des faicts*, Ire p., chap. XXXIV. — DELAVILLE LE ROULX, p. 379, 386 et *passim*.

(2) Cf. le résumé de l'administration de Boucicaut dans DELAVILLE LE ROULX, t. I, p. 404 et suiv.

(3) Archives de Gênes, *Antico comune*, vol. 175, fol. 1. — Une esquisse

toute l'île avec la Syrie et l'Asie Mineure et que la République s'était fait céder le 19 février 1383. C'était grâce au concours d'une société financière génoise, dite la Mahone de Chypre, que Jacques Ier, fils de Janus, avait à cette époque reconquis son royaume sur la noblesse insurgée (1). Trois galères, expédiées par le maréchal sous les ordres de frère Antoine Grimaldi (2), suffirent à dégager Famagouste. Treize navires catalans embossés devant le port furent incendiés par leurs propres équipages, et l'armée de Janus se dispersa. Aux salines de Chypre, Grimaldi captura quelques bâtiments vénitiens, ce qui amena des difficultés avec Venise (septembre 1402).

Tandis qu'on essayait de les trancher par voie diplomatique, un conflit devenait imminent entre les deux marines rivales. Le 4 avril 1403, Boucicaut, désireux d'en finir avec Janus, avait quitté Gênes à la tête de dix-neuf cents hommes, en partie français, sur neuf transports et neuf galères (3). A l'escale de Modon, il vit arriver vers lui treize galères vénitiennes de Charles Zeno, capitaine général de l'Adriatique, qui avait reçu ordre de rassembler toutes les forces navales de la République et d'observer le maréchal. Boucicaut à tout hasard s'était mis en bataille : mais la contenance amicale de Zeno le rassura. Tous deux détachèrent de leur escadre quatre galères pour escorter jusqu'à Constantinople l'empereur Manuel qui arrivait de France. Puis Boucicaut continua sa route vers Rhodes, où il attendit la réponse du roi de Chypre à son ultimatum. Navré de ces conflits entre chrétiens, le grand maître des Hospitaliers Philibert de Naillac offrit sa médiation et partit pour Chypre.

de 1402 représente deux tours de l'arsenal (Archives de Gênes, *antico comune*, vol. 172 et vol. 173).

(1) Delaville Le Roulx, t. I. p. 409.

(2) Août 1402 (*Ibidem*, p. 411).

(3) *Livre des faicts*, 2e p., chap. xi. — Stella dans Muratori, t. XVII, col. 1197. — Delaville Le Roulx, t. I, p. 421.

Le maréchal utilisa ses loisirs à guerroyer contre les Musulmans. Renforcé par les quatre galères que Jean de Châteaumorand ramenait de Constantinople avec cinq galères et trois galiottes des colonies génoises de Péra, d'Ænos, de Mitylène et de Chios, il fit voile vers le golfe de Satalie, sur la côte de Pamphilie. Sur les flancs d'une colline, s'étageait la ville de l'Escandelour, aujourd'hui Alaïa, défendue du côté du port par une tour et vers la montagne par un château-fort. Le maréchal débarqua ses troupes dans la plaine et forma ses trois mille hommes en trois corps : avec l'un, celui de Guillaume de Naillac, seigneur de Châteaubrun, il monta à l'assaut de la porte; Châteaumorand attaquait la tour du port, tandis que Louis de Culant, avec les troupes de couverture, occupait un passage par lequel des secours pouvaient parvenir aux assiégés. Châteaumorand, le second jour de l'assaut, finit par s'emparer du port, de neuf bâtiments à l'ancre et des magasins du bazar : le tout fut pillé, puis incendié. Le seigneur de l'Escandelour, qui tenait la campagne, se laissa surprendre par un mouvement tournant de la cavalerie française et, battu, implora la paix. Deux semaines après le débarquement, l'escadre reprenait la mer.

Elle jetait l'ancre à Pandaïa, dans l'île de Chypre, mais non plus dans des intentions hostiles. Boucicaut venait ratifier le traité de paix que Janus, à l'instigation du grand maître de Rhodes, avait signé le 7 juillet 1403. Les indemnités à payer étaient en grande partie laissées à sa discrétion, tant on avait une haute idée de son caractère (1).

Il y avait en effet contraste absolu entre les mobiles intéressés des mercantis génois et les chevaleresques aspirations du maréchal. Les capitaines génois, parvenus à faire indemniser la république, considéraient l'expédition comme

(1) Delaville Le Roulx, t. I, p. 428 et suiv.

terminée. Boucicaut, au contraire, s'estimait libre enfin de tourner tous ses efforts contre les Musulmans. Il résolut, en dépit de toutes les remontrances, d'enlever Alexandrie, clef de l'Égypte. Mais les vents l'empêchèrent d'accoster et le retinrent à quinze milles de cette ville, sans pouvoir débarquer, perdant ses chevaux enlevés par les coups de mer (1). Et ce fut encore heureux pour lui. L'ennemi était sur ses gardes, Alexandrie en état de défense et quatre mille cavaliers prêts à tomber sur nos gens. Durant tout le reste de la campagne, le maréchal trouva l'ennemi averti. La capture, dans les eaux de Beyrouth, d'une gripperie vénitienne lui donna le clef du mystère. Zeno, auquel il avait demandé de faire également campagne contre les mécréants et qui avait refusé, avait donné l'alarme partout.

Malgré cette trahison, l'intrépide maréchal n'abandonne pas ses projets : le 5 août 1403, il est devant Tripoli de Syrie avec dix-neuf galères génoises, trois de Rhodes commandées par le grand-maître, et dix à douze transports (2). Il déloge lui-même, à la tête des troupes de débarquement, appuyées par l'artillerie de la flotte, une armée musulmane sept fois plus forte qui occupait le rivage. Celle-ci essaye d'attirer nos deux mille hommes dans la plaine pour les envelopper ensuite et les couper de la flotte. L'avant-garde, commandée par Louis de Culant, est en effet lancée à la poursuite des ennemis, qui opèrent aussitôt leur mouvement enveloppant contre le corps de bataille de Boucicaut. Après un rude combat, l'arrière-garde parvient à dégager le centre, et les infidèles vaincus détalent à travers les vergers, non sans avoir fait subir des pertes assez graves à nos gens (3).

Dans les eaux de Beyrouth, Châteaumorand à la tête de

(1) DELAVILLE LE ROULX, t. I, p. 437.
(2) Lettre de B. Morosini (MURATORI, t. XXII, col. 800).
(3) *Livre des faicts*, 2e p., chap. XIX. — DELAVILLE LE ROULX, t. I, p. 438 et suiv.

deux galères capturait une galère sarrasine et passait au fil de l'épée tout l'équipage. Botrun et, le 10 août, Beyrouth étaient enlevées, pillées et incendiées par le maréchal. L'attaque de Saida, deux jours plus tard, et de Laodicée eut moins de succès. Quatre cents hommes seulement avaient pu prendre terre près de la première ville; quant à la seconde, dont les capitaines Centurione et Cholet avaient reconnu les défenses, elle était couverte par une armée de trente mille hommes; et le maréchal n'avait que le quart de ses galères, les autres ayant été dispersées par les vents (1).

V

GÉNOIS ET VÉNITIENS.

Il revint donc à Famagouste, puis, après une relâche d'une dizaine de jours à Rhodes, il reprit la route de Gênes. Il avait fait passer la plus grande partie de ses gens d'armes sur trois naves expédiées en avant avec les malades et les blessés. Deux de ces transports, dont l'un portait huit cents hommes, le rejoignirent dans les eaux du cap Malée, le 4 octobre. Au lieu d'aller de conserve avec eux, Boucicaut ne les retint pas. — Prenez garde, disaient ses conseillers, vous êtes en Morée, terre vénitienne; les Vénitiens chercheront à tirer vengeance du pillage de leur comptoir de Beyrouth. — Ils devaient se tenir pour avertis, répondit le maréchal; dix mois avant mon départ de Gênes, je leur avais mandé mon défi au Soudan, afin qu'ils pussent évacuer les ports musulmans : s'ils ont subi des dommages, je les indemniserai. Et il continua son chemin.

(1) *Livre des faicts*, 2e p., chap. XXIII. — DELAVILLE LE ROULX, t. I, p. 443-444.

Dans la nuit du 5 au 6 octobre, comme sa flotte était ancrée au mouillage de Portokalion (1), à l'est du cap Matapan, un brigantin candiote, porteur de dépêches pour Zeno, vint se fourvoyer au milieu des galères. Il ne s'aperçut de sa méprise qu'après avoir remis le paquet à un patron génois. Amené tout tremblant devant le maréchal, le courrier fut vite réconforté par ces bonnes paroles : « Mon amy, n'ayez doubte; vous estes entre vos amis. » Et son paquet lui fut rendu sans avoir même été déficelé. Le maladroit avait cependant laissé échapper un aveu qui aurait dû donner l'éveil. — Je croyais, disait-il, tomber dans la flotte vénitienne (2).

Elle était un peu plus loin, à Modon. Dès la nouvelle du sac de Beyrouth, Zeno, qui se trouvait alors à Candie, avait rebroussé chemin, après avoir décidé en conseil, le duc de Crète, le capitaine de la place et ses propres supracomites convoqués, qu'il y avait lieu d'attaquer la flotte génoise. Les équipages avaient été renforcés en conséquence et Mocenigo, de retour de Constantinople, avait fait sa jonction avec l'escadre d'observation.

Modon, colonie vénitienne, gisait au fond d'une baie que ferment les îles de Cabrera et de Sapienza. Le 6 octobre,

(1) *Le livre des faicts*, 2ᵉ p., chap. XXIV et XXV : le cap Malée y est appelé le cap Saint-Ange et Portokalion le port des Cailles (Cf. les notes de M. G. Lefèvre-Pontalis, *Chronique de Morosini*, éd. Léon Dorez et G. Lefèvre-Pontalis pour la Société de l'histoire de France. Paris, 1899, in-8°, t. I, p. 78, note 3).

(2) Sur la bataille qui va s'engager à Modon, voyez les sources citées par M. Delaville Le Roulx, *La France en Orient*, p. 456 note 2. — Sources génoises : Stella, dans Muratori, t. XVII, col. 1200. — Giustiniani, t. II, p. 238. — *Livre des faicts*, 2ᵉ p., chap. XXVI-XXXI. — Sources vénitiennes : Sanuto, *Vite de'duchi di Venezia*, dans Muratori, t. XXII, col. 788, 790. — *A. Danduli chronicon*, continuation faite *ex Chronico* Jouannis Bembi, dans Muratori, t. XXII, col. 517. — Relation officielle de Zeno à la seigneurie, 9 octobre 1403, publiée dans la *Chronique de Morosini*, éd. Dorez et Lefèvre-Pontalis, t. I, p. 124 et suiv. — *Cronachetta Veneziana*, p. 5. — *Vita di Carlo Zeno*, p. 185-195. — Procuration du 18 mars 1404 (Archives de Gènes, *Materie politiche*, mazzo 11, 2730), etc.

vers midi, la vigie de Sapienza signala cinq galères : Zeno sortit du port pour les reconnaître, et comme c'étaient des bâtiments de commerce inoffensifs, s'informa près d'eux s'ils avaient rencontré des navires de guerre. — Non, fut-il répondu. Inquiet néanmoins, le capitaine vénitien ne rentra pas au port, qui eût été, en cas de combat, une impasse : il se tint un moment au mouillage de Porto-Longo sur la côte orientale de l'île de Sapienza, puis gagna, en pleine nuit, l'ancrage du Roc Saint-Nicolas, près de Cabrera, de l'autre côté de la baie. C'est que la *Loredana*, envoyée en éclaireur vers le coucher du soleil, avait rapporté avoir vu neuf galères qui doublaient le promontoire Gallo, le cap sur la baie. Il y en avait onze en réalité, Zeno put les compter au moment où elles enfilaient la passe de Grizi entre Cabrera et la terre : elles vinrent jeter le fer près de Sapienza, à dix heures du soir; les Vénitiens avaient déjà décampé (1).

Boucicaut, car c'était lui, garda ses feux de mouillage allumés et s'endormit dans une trompeuse sécurité, sans s'émouvoir du voisinage de Zeno qu'il avait appris fortuitement par une barque de Modon venue aux renseignements; il avait poussé la courtoisie jusqu'à offrir du vin aux émissaires de l'ennemi (2).

Tout autre était la contenance de Zeno. Dans un conciliabule nocturne, auquel assistaient ses patrons et Almoro Lombardo, capitaine de deux grosses galères primitivement destinées au voyage de Tana en Crimée, on arrêta d'aller le lendemain à la rencontre des Génois : la nuit se passa en

(1) Sur l'identification probable de « el Grixo » avec Grizi, voyez les savantes notes de M. Lefèvre-Pontalis (*Chronique de Morosini*, t. I, p. 79, note 4 et p. 129, note 3). En reconstituant le théâtre de la rencontre au moyen de cartes anciennes qui s'adaptent aux récits des chroniqueurs, il a de plus élucidé toutes les manœuvres nocturnes des deux escadres (*Ibid.*, p. 82, note 2).

(2) *Livre des faits*, 2e p., chap. xxv.

préparatifs; sur la flotte on se munit de projectiles, pierres et galets ramassés à même le roc : à Modon, les deux grosses galères et leurs barques étaient garnies de nombreux combattants par le châtelain, qui put mettre à profit le ressentiment de la population à l'égard des Français : des gens d'armes franco-génois, de passage l'année précédente, s'étaient pris de querelle avec des mercenaires vénitiens et avaient quitté la ville en jurant de se venger en toute occasion (1).

Le 7 octobre, au petit jour, Boucicaut dérapa et s'éloigna vers le nord. Il se rendait, sans le moindre soupçon, à l'aiguade du port de Jon ou Zioncho, dans la rade de Navarin (2). Il s'était élevé à une dizaine de milles au large, quand il vit les onze galères de Zeno s'ébranler, disparaître derrière l'île de Sapienza, puis réapparaître avec les deux galères et les huit chaloupes ou palischarmes équipées à Modon (3). Il n'y attacha d'abord aucune importance : mais ses gens lui firent observer que « les Vénitiens venoient contre eulx en trop mauvaise contenance d'amis, » lances dressées et arbalètes en joue : un corps de cavalerie et d'infanterie suivait la côte pour nous empêcher de prendre terre.

Il n'y avait plus à s'y tromper. Les Vénitiens nous donnaient la chasse. Le maréchal ordonna à ses gens de s'armer hâtivement, pendant que ses bâtiments, virant de bord, cap pour cap, tournaient la proue vers l'ennemi et prenaient ainsi une position moins défavorable. Aucun préparatif de combat n'était fait, le branle-bas dut s'improviser tel quel, pendant la manœuvre, avec des chiourmes exténuées (4),

(1) 10 août 1402 (DELAVILLE LE ROULX, t. I, p. 413).
(2) LEFÈVRE-PONTALIS, apud *Chronique de Morosini*, t. I, p. 79, note 4.
(3) *Livre des faicts*, 2e p., chap. XXXI. — « De Modon à port de Jonchs, a X milles par tremontane vers mestral. Le port de Jonchs sont plusieurs isles » (Le livre du Compas, XVe siècle. Franç. 25 376, fol. 26 v°).
(4) LEFÈVRE-PONTALIS, apud *Chronique de Morosini*, t. I, p. 79, note 4.

atteintes d'une maladie de langueur (1), des équipages très réduits, une quarantaine de soldats français par galère (2), et en tout de douze à quatorze cents arbalétriers (3). Boucicaut ordonna expressément aux siens de ne pas attaquer les premiers, — c'eût été folie, ils étaient un contre trois ou quatre, — mais de se défendre en gens de cœur qui mettent leur espoir en Dieu (4).

De son côté, Zeno attendait, paraît-il, l'envoi d'une galère en parlementaire, ce qu'il considérait comme la marque de politesse obligée d'une escadre qui avait séjourné dans les eaux vénitiennes. Ne voyant rien venir, il hissa au-dessus du fanal de poupe son pavillon de combat (5).

Les deux flottes, arrêtées à petite distance, carguaient leurs voiles et se formaient en bataille. Zeno, flanqué des deux gros bâtiments de Lombardo, marcha sur Boucicaut qui « semblablement veint de randon » vers lui. — « Bataille! Bataille! » criaient les Vénitiens, et ils lâchèrent leur bordée. La riposte fut prompte; les navires s'étant joints, le corps à corps s'engagea d'abord à coups de lances, puis à la dague et à la hache d'abordage.

« De la dureté de la bataille, je m'en rapporte à ce que vous, Carle Zeni, si vous en vouliez dire la vérité, en pourriez dire : qui sçavez que, deux fois le jour, par ma galée la vostre feut couriie et mise comme à desconfiture. Et si la besongne eust esté à partir à nous deux, et que ma galée n'eust eu à d'autres galées à faire qu'à la vostre, si je l'eusse légèrement dépeschée, nonobstant vos traitreux pourpensemens et dessein de longue main (6). » C'est ainsi que le

(1) Une sorte d'influenza contractée à Famagouste (STELLA).
(2) *A. Danduli chronicon.*
(3) *Livre des faicts*, 2e p., chap. XXIV.
(4) *Ibidem*, chap. XXVI.
(5) Lettre de Zeno (*Chronique de Morosini*, t. I, p. 132).
(6) *Livre des faicts*, 2e p., chap. XXXI.

vaillant maréchal apostrophe plus tard son adversaire en termes fougueux qui rappellent les héros de l'épopée homérique. Il s'était comporté comme eux. « Jamais, ne fut vue si dure bataille, » avoue Zeno (1), et il était bon juge.

Les gens du maréchal, de deux cent quatre-vingts à trois cents, s'étaient jetés sur la capitane ennemie « comme loups fameilleux ou enrajiéz. » A leur tête, un trompette sonnait la charge. Attaqué à l'avant et par tribord arrière par deux autres galères génoises, ses hommes de proue tués, tout le reste de l'équipage balayé jusqu'au fougon, Zeno courait le plus grand danger quand l'officier en second, l'amiral Cristoforo Bianco, aidé par le comite Zilio Negri, parvint à rallier ses troupes derrière la cuisine et, en luttant comme un lion, à dégager son chef (2). L'audacieux trompette fut tué avec cinq autres assaillants et le reste jeté à la mer. La presse avait été telle que, le garde-fou de bâbord, la parteguette, s'étant rompue, beaucoup de gens étaient tombés à l'eau. L'engagement avait duré plus d'une heure (3).

Les grosses galères de Lombardo, dont Zeno s'était flanqué à droite et à gauche comme d'un bouclier, auraient fort géné le maréchal (4), si, le vent soufflant de terre, elles n'avaient laissé porter, toutes voiles larguées, au milieu de la flotte génoise. L'une d'elles, la *Pisana*, avançait, rames levées comme un oiseau de proie les ailes ouvertes; on la voyait rouler lourdement et s'incliner bas sur l'eau en de violentes saccades; c'était l'équipage qui lui imprimait ce roulis en se jetant alternativement à bâbord et à tribord. On en connut bientôt la raison, la *Saula,* patron Leonardo Sauli, qui se présentait par le travers, se vit coiffée par les agrès et les voiles que la *Pisana*, plus haute de bordage, lâcha

(1) *Chronique de Morosini*, t. I, p. 136.
(2) *A. Danduli chronicon.*
(3) Lettre de Zeno (*Chronique de Morosini*, t. I, p. 138).
(4) *Livre des faicts*, 2e p., chap. XXVI, XXXI.

brusquement sur elle comme un filet sur un poisson : en même temps, les rames des Vénitiens tombaient avec une pesanteur de massues sur les rameurs génois. Debout à la proue de la *Pisàna*, le charpentier Niccolo di Bernardo frappa si rudement d'une longue doloire un chevalier français armé de toutes pièces qu'il lui abattit la tête et un bras.

C'en fut assez pour démoraliser l'équipage, empêtré du reste dans les cordages et les rames ennemis : le commandant de la *Pisana,* qui s'était montré si habile manœuvrier, eut facilement raison de ces malheureux dans une attaque à l'abordage (1). Le souvenir de cet épisode fut perpétué, deux siècles plus tard, par une des célèbres fresques de la salle du grand conseil à Venise (2).

On fait honneur à Zeno d'une manœuvre analogue. Boucicaut revenait à la charge avec ses deux matelots; Zeno n'ayant plus les siens, seul contre trois adversaires, était en détresse. Sur un signal de lui, tous ses hommes se portèrent à tribord ; la galère pencha et son bordage garni de l'appareil des rames forma parapet, à la place de la parteguette brisée, contre les projectiles venus de bâbord, c'est-à-dire de Boucicaut (3). N'ayant plus à faire face qu'à droite, Zeno soutint pendant plus de deux heures l'assaut : « s'il n'avait tenu qu'aux seuls Génois, disait-il, nous les aurions déconfits et mis en déroute au premier choc (4) » ; mais les chevaliers français armés de pied en cap se battaient avec rage (5).

Bref, Zeno n'avait plus trente hommes valides sur trois cents, et personne ne venait à son secours, par jalousie de commandement (6). Le capitaine en second de la flotte,

(1) SANUTO, dans Muratori, t. XXII, col. 788.
(2) SANSOVINO, *Venetia descritta*, liv. VIII, p. 358 : cité par M. LEFÈVRE-PONTALIS, ap. *Chronique de Morosini*, t. I, p. 142, note 1.
(3) *Vita di Carlo Zeno*, p. 191.
(4) Lettre de Zeno (*Chronique de Morosini*, t. I, p. 141).
(5) *Livre des faicts*, 2e p., chap. 26.
(6) DELAVILLE LE ROULX, t. I, p. 454.

Mocenigo, qui malmenait non loin de là une galère génoise, s'aperçut du danger : abandonnant sa proie, il scia, c'est-à-dire qu'il vogua à reculons, pour dégager son chef en abordant une des trois galères qui l'avaient investi. C'est alors que le maréchal se décida à lâcher prise en se traînant hors de la mêlée, ne nageant que d'un bord, avec vingt rames au plus et si peu d'hommes que les arbalétriers durent mettre rames en main. Une barque aurait eu raison de cette loque. Zeno, qui avait encore une galère accrochée à sa hanche droite, héla certains des siens qu'il lui répugna de dénoncer, car aucun ne voulut obéir et aller à la poursuite du vieux lion blessé (1). Les lâches étaient les supracomites des galères de Crète *Pasqualiga*, *Barbariga* et *Mudaza*, qui furent plus tard dégradés. Cependant le succès se dessinait, après quatre heures de combat, du côté des Vénitiens. La *Barbariga*, un moment perdue par eux, était recouvrée, mais en quel état (2)? La division Lombardo avait décidé de la victoire. Le lieutenant de Boucicaut, Jean de Châteaumorand, s'était vainement escrimé contre elle (3). En dépit de leurs prodiges de valeur, Louis de Culant, maréchal de l'armée, Jean Loup, Jean Dôme, Renaud de Cambronne, Robert de Tholigny, Richard Monteil, Charlot de Fontaines, cités parmi les plus braves, Jean d'Ony, qui refusa de quitter son poste de combat malgré de graves blessure (4), tombèrent prisonniers, ainsi que Robert de Torcy, Jeannet de Beauchamp, Ploton de Castellus, Jean Evrard, Jean de Montregnault, Richard de Marcé, Humbert de Charul, Cassan Doria, conseiller dans le Levant, Georges Cavalli, le notaire Lazzarini, etc. Je ne cite que les prisonniers de marque, remis plus tard en liberté provisoire sous de fortes

(1) Lettre de Zeno (*Chronique de Morosini*, t. I, p. 140).
(2) *Chronique de Morosini*, t I, p. 96, 161, n. 2.
(3) STELLA.
(4) *Livre des faicts*, 2e p., chap. XXVI.

cautions (1). Outre la *Saula*, deux autres galères génoises commandées par Pierre et Cosme Grimaldi restaient aux mains de l'ennemi. Nos pertes se chiffraient à plus de quatre cents prisonniers (2) avec autant d'hommes hors de combat. Les Vénitiens n'avouèrent que cent cinquante-trois morts (3).

Loin de poursuivre leur victoire, ils abandonnèrent aux vaincus le champ de bataille et se retirèrent avec leurs prises à Modon. Le maréchal attendit fièrement qu'on les eût perdus de vue, pour quitter la place (4) et reprendre avec les débris de sa flotte la route de Gênes. Encore qu'il dût licencier deux ou trois galères de Rhodes qui l'avaient jusque-là escorté (5) et secondé dans la bataille, il ne laissait pas d'enlever deux bâtiments vénitiens, une coque et une galère chargées d'apparaux, qui se dirigeaient vers Modon (6). De retour à Gênes, le 29 octobre, il manda partout le long de la Rivière de traiter les Vénitiens en ennemis mortels; et bientôt la République des lagunes apprit avec effroi que ses bâtiments étaient capturés dans le port de Cadix, dans les eaux d'Alexandrie, d'Iviza, ailleurs encore. En vain, pour atténuer l'effet moral d'une rencontre que certaine dépêche du Sénat, arrivée vingt-quatre heures trop tard, lui défendait d'engager, Zeno avait-il expédié les trois galères de Mocenigo en Romanie et notifié aux colons de ne pas molester les Génois et d'évacuer leurs terres (7)!

(1) *Commemoriali*, t. III, n°s 277, 279-281, 283-286, relevés par M. Delaville Le Roulx, t. I, p. 473, note. Citons encore parmi les prisonniers français : Parpillon de Solliers, Pierre de La Garde, Étienne DesRoches de Saint-Lubigne, Odart de Champrobert, le bâtard de Montregnard, Pierre Fauquier, Robert Talias, le bâtard de Thoy, Pierre Ambogu, Jean Cauton, etc.

(2) *Chronique de Morosini*, t. I, p. 144.

(3) *A. Danduli chronicon*.

(4) *Livre des faicts*, 2e p., chap. xxxi.

(5) *Chronique de Morosini*, t. I, p. 93, note 5.

(6) *Ibidem*, t. I, p. 100. — Elles avaient pour patrons Zanni de Pizo et Marcofo (Delaville Le Roulx, t. I, p. 456, note 3).

(7) *Chronique de Morosini*, t. I, p. 98. — Delaville Le Roulx, t. I, p. 467, note 1.

Le maréchal ne désarmait plus. Il ne consentit à parler de paix le 22 mars 1404 que contre la promesse de la délivrance de ses gens. Restait à laver l'injure personnelle reçue de Zeno. Boucicaut lui envoya le 6 juin, ainsi qu'au doge, une lettre de défi, les provoquant à un combat en champ clos, cinq Français contre six Vénitiens, ou à un combat naval, galère contre galère (1). Ne recevant aucune réponse à son cartel, il trouva le moyen d'émouvoir les fiers patriciens en autorisant contre eux la piraterie et en négociant un traité d'alliance offensive avec les Florentins. Il fallut que le roi de France, à l'instigation du duc d'Orléans, envoyât une ambassade au maréchal pour obtenir de lui de déposer sa rancune et de signer, le 28 juin 1406, une paix définitive avec Venise (2).

VII

LA DOMINATION FRANÇAISE A PISE, A NAPLES ET EN SARDAIGNE.

Et pourtant Boucicaut ne sacrifia jamais à un caprice personnel les importants intérêts que la France avait alors dans la péninsule. Il mit à leur service, quand ces intérêts n'étaient pas inconciliables avec les aspirations des Génois, le puissant moyen d'action que lui donnait la flotte de la Rivière.

Louis II d'Anjou, comte de Provence, tentait de faire valoir contre le roi de Naples Ladislas de Durazzo, les droits légués à son père (3) par la reine Jeanne. En 1399, Boucicaut, apprenant que Louis II était bloqué dans Naples, avait envoyé à son secours les bâtiments de Frère Adhémar de

(1) *Livre des faicts*, 2e p., chap. XXXI.
(2) DELAVILLE LE ROULX, t. I, p. 495-496.
(3) Louis Ier d'Anjou en 1380.

Brotin dit Talabart, Louis de Ligny et Guillaume de Meuillon (1). Lui-même, en cours de route pour Constantinople avec une escadre française, avait dégagé une garnison angevine bloquée dans Capri par cinq galères de Ladislas et l'avait recueillie à bord (2). Mais l'obligation de ménager les commerçants génois empêcha plus tard le maréchal d'intervenir ouvertement dans cette guerre.

Louis Ier d'Anjou avait songé un instant, avant d'être adopté par la reine Jeanne, à prendre pied en Sardaigne (3).

Un autre seigneur français, Guillaume II de Narbonne, petit-fils de l'amiral de Charles V, y avait déjà des droits : nous le verrons, en 1407, revendiquer le judicat d'Arborée, l'une des quatre principautés de l'île, laissée vacante par la mort de son cousin Mariano V ; contre les prétentions du Génois Brancaleon d'Oria, beau-père de Mariano, et de Martin Ier d'Aragon (4), il invoquera l'appui de Boucicaut.

Mais auparavant, le maréchal se trouva engagé dans le formidable imbroglio causé par la mort de Jean-Galéas Visconti, duc de Milan (5), dont le gendre, Louis d'Orléans, surveillait l'héritage. L'un des héritiers, enfant de dix-sept ans, Gabriel-Marie Visconti, à la suite d'une agression des Florentins (6), plaça sous le protectorat de la France ses villes de Livourne et de Pise (15 avril 1404).

L'honneur des négociations revenait à Boucicaut qui avait empêché « de tout son povoir » l'établissement à Pise de redoutables rivaux (7) : le profit fut pour le duc d'Or-

(1) Maignien, *Faits et gestes de Guillaume de Meuillon*, p. 13

(2) *Livre des faicts*, 1re p., chap. xxx.

(3) En 1379 (Cf. plus haut).

(4) P. Anselme, *Histoire généalogique*, t. VII, p. 765.

(5) Jean-Galéas († 3 septembre 1402) laissait à ses fils Jean le duché de Milan, Philippe le comté de Pavie et Gabriel-Marie Pise, Livourne et Sarzane; à son gendre Louis d'Orléans les comtés d'Asti et de Vertus.

(6) En janvier 1404 (Archives de Florence, classe X, dist. 1, n° 15, fol. 51 v°).

(7) Lettre du duc de Bourgogne à Boucicaut (15 juillet 1406) publiée par

léans auquel Charles VI transmit ses droits (24 mai) (1).

Les Florentins n'avaient pas renoncé à leurs prétentions, et nous allons voir quel revirement ces habiles diplomates amenèrent dans la politique du maréchal. Le 20 juillet 1405, une émeute des Pisans forçait Gabriel-Marie à chercher un refuge dans le château-fort des bords de l'Arno et à mander Boucicaut à la rescousse (2). Quatre galiottes génoises, plusieurs brigantins et deux cent vingt hommes de troupes vinrent aussitôt, sous le commandement de Guillaume de Meuillon, occuper Livourne. De là Meuillon (3) ou plutôt Le Barrois, neveu du maréchal, et la plus grande partie des gentilshommes français (4) partirent avec une galère chargée d'argent pour solder huit cents fantassins, envoyés en garnison à Pise. Comme la galère arrivait à quai le 13 août, les Pisans au nombre de plus de six mille se jetèrent sur elle, la dévalisèrent, battirent nos gens et traînèrent dans la boue la bannière de France. Cette offense n'eut d'autre sanction que la cession, le 28 août, de la ville de Pise à sa rivale, Florence (5).

Le maréchal avait souscrit à l'acte de vente, sous la condition expresse que les Florentins ne feraient de commerce maritime que par navires génois, qu'ils prêteraient hommage de Pise au roi de France et deviendraient ses hommes liges. C'était donner au roi, pensait-il, deux seigneuries pour une, et punir du même coup les rebelles : « Tuez Boucicaut et tous ses François, avaient répondu les Pisans aux messagers génois du maréchal; vivez en république comme

moi dans les *Mélanges d'archéologie et d'histoire de l'école de Rome*, t. XV (1895), tirage à part, p. 13.

(1) E. Jarry, *La vie politique de Louis de France, duc d'Orléans* (1372-1407). Paris, 1889, in-8°, p. 337.

(2) G. Lefèvre-Pontalis, notes à la *Chronique d'Antonio Morosini*, t. I, p. 199 et suiv.

(3) Maignien, *Faits et gestes de Guillaume de Meuillon*, p. 19.

(4) *Livre des faicts*, 3e p., chap. vii.

(5) E. Jarry, p. 339.

nous, et soyons tous unis comme frères, vous et nous (1). » Ils conformèrent leurs actes à leurs principes.

La garnison florentine n'était pas depuis une semaine à Pise que les habitants, le 6 septembre, la chassèrent honteusement (2).

En octobre, leur flotte prit l'offensive contre Livourne, occupée encore par la garnison française de Robinet de Reux. La garnison fut secourue par l'armée florentine, ce qui fournit à la République l'occasion de réclamer en échange les services de la flotte génoise (3). L'armée des Florentins ne pouvait investir complètement la place de Pise, bien que leurs ingénieurs eussent construit en aval deux bastions pour barrer le fleuve. La chaîne tendue de l'un à l'autre n'avait pas empêché cinq galères et deux naves de passer. Mais lorsque les dix navires de guerre génois de Cosme Grimaldi se furent embossés à l'embouchure de l'Arno, une galère pisane qui cherchait à entrer dut se jeter à la côte pour échapper à la croisière (4). Sept autres galères, deux galiottes et six coques armées en Sicile essayèrent en vain, le 12 mai 1406, de forcer le blocus : après un léger succès contre deux galiottes, elles échouèrent à l'attaque des bastions et furent détruites dans le chenal (5).

Dans leur détresse, les Pisans, affamés, désespérés, tournèrent leurs regards vers le roi de France. La réponse ne se fit pas attendre. On n'avait pas compris à la Cour l'étrange volte-face du maréchal Boucicaut et le subit appui qu'il prêtait aux Florentins. Les ducs d'Orléans et de Bourgogne,

(1) *Livre des faicts*, 3e p., chap. VIII à X.
(2) G. LEFÈVRE-PONTALIS, t. I, p. 205, note 2.
(3) Lettre à Boucicaut, 19 octobre 1405, publiée dans CORAZZINI (Avv. Gius. Odoardo), *L'Assedio di Pisa* (1405-1406). Firenze, 1885, in-8°, p. 109.
(4) CORAZZINI, p. 52.
(5) *Chronique d'Antonio Morosini*, p. 220 et notes de G. LEFÈVRE-PONTALIS.

associés pour tenir et posséder d'un commun accord *leur* ville de Pise, lui firent intimer l'ordre de retourner le blocus maritime contre les assiégeants (1).

Sachez que, si Pise succombe, lui écrivit Jean Sans-Peur, « ce deshonnour et dommage, nous tenons tous et devrions tenir aveneu par vostre fait (2) ». Pise succomba (3 octobre.) Au lieu de la secourir, Boucicaut n'avait pas bougé; il avait laissé continuer le blocus par le Génois Lucas Fieschi (3), alors que les instructions royales portaient expressément de faire passer les marins génois du service de Florence à celui de Pise. Responsable de notre échec, il pouvait s'attendre aux représailles annoncées par Jean Sans Peur. « Il sera bien en la puissance de nous deux (4) de vous faire pourchacer un aussi grant desplaisir comme fait nous auriez, se par vostre fait, faulte et dissimulation, perdions ladicte seigneurie et cité de Pise (5). » Les querelles, un moment assoupies, des partis d'Orléans et de Bourgogne, servirent de dérivatif à ces menaces. Boucicaut resta gouverneur de Gênes.

La règle de conduite qu'il s'était imposée: « Accroistre le bien de la chrestienté et l'honneur de chevalerie, » lui faisait considérer comme « une haulte et noble emprise digne de mémoire à tousjours » la conquête d'Alexandrie d'Égypte. Il avait calculé que l'expédition coûterait cent trente-deux mille florins : trois mille deux cents hommes, cinq grandes naves et quatre galères suffiraient.

Mais le roi de Chypre, auquel il avait secrètement mandé

(1) Lettre du duc de Bourgogne à Boucicaut, 15 juillet 1406 (Ch. DE LA RONCIÈRE, *La domination française à Pise*, p. 8, 12 et 15).

(2) *Ibidem*, p. 9 : les Pisans avaient arboré le 7 juillet la bannière de Bourgogne.

(3) L'*Ogdoas* di Alberto ALFIERI, dans les *Atti della Societa Ligure*, t. XVII, p. 255-320.

(4) Le duc d'Orléans et lui.

(5) Lettre du duc de Bourgogne citée, p. 14.

son projet le 7 août 1407, refusa d'être de moitié dans l'affaire, ce qui fit tout manquer (1).

Boucicaut intervint aussi dans le grand schisme d'Occident et prit parti, comme tous les Français, contre le pape de Rome. En avril 1408, il essayait de prévenir l'occupation de Rome par Ladislas en amenant huit galères et trois brigantins dans le Tibre : les vents l'empêchèrent de dépasser l'embouchure de l'Arno (2), tandis que la flotte napolitaine était déjà à Ostie. Comme Louis II d'Anjou reprenait ses prétentions sur le trône de Naples, à la faveur de la guerre qui venait d'éclater entre Ladislas et les Florentins, le maréchal partit de Gênes en septembre, soit-disant pour aller voir sa femme, mais en réalité pour s'aboucher avec Louis II à Toulon.

Il apprit en chemin que quatre galères barbaresques étaient en travers de sa route. Il n'avait qu'une galère. Au lieu d'écouter les conseils de la prudence, il fonce sus à l'ennemi, tous ses gens à leur poste de combat, Hugues Cholet, Amenyon de Montpesat à la poupe, Jean d'Ony, Macé de Rochebaron à la proue, Louis de Milly aux bordages des flancs. Les Barbaresques, mouillés devant Villefranche, coupèrent leurs câbles à la vue de Boucicaut et s'enfuirent vers Nice. Atteints après le coucher du soleil et criblés de viretons, ils laissèrent à l'endroit du combat plus de cent cadavres que la mer rejeta sur la plage. Boucicaut les poursuivit toute la nuit et le lendemain jusqu'à l'extrémité de la rade d'Hyères, à Brégançon : ils se dérobèrent à la faveur des ténèbres derrière les îles et reprirent la route d'Afrique, après avoir perdu, on l'apprit par des esclaves évadés de leur bord, plus de quatre cents hommes : nous n'avions que dix-neuf hommes hors de combat (3).

(1) *Livre des faicts,* 3e p., chap. XV à XVII. — DELAVILLE LE ROULX, t. I, p. 508-509.
(2) *Livre des faicts,* 3e p., chap. XIX-XX.
(3) *Ibidem,* 3e p., chap. XXI. — DELAVILLE LE ROULX, t. I, p. 511.

Malheureusement l'intrépide soldat n'avait point les qualités d'un profond politique : et la tâche surhumaine qu'il allait assumer pour étendre la domination française en Italie, en précipita la chute.

Las de la tutelle du condottiere Facino Cane, le jeune duc de Milan Jean-Marie Visconti confiait au maréchal la régence du Milanais, ce qui eut pour résultat immédiat de réunir contre le parti français Guelfes et Gibelins également évincés du pouvoir. Le 30 juillet 1409, Boucicaut, quittant Gênes à la tête de cinq cents cavaliers français et de mille piétons, marchait sur Milan (1).

Il avait déjà eu l'imprudence de dégarnir la place de deux cents hommes d'armes et douze cents arbalétriers pour seconder les projets de Guillaume de Narbonne sur la Sardaigne. Ce corps expéditionnaire s'était embarqué en mai sur deux carraques et deux pinasses, escortées de quatre galères et une galiotte. Arrivées à l'Asinara, petit îlot au nord-ouest de la Sardaigne, les deux galères d'avant-garde, sous le commandement de Guillaume de Meuillon, pénétrèrent dans la rade sans se douter que le capitaine aragonais François Coloma l'occupait avec huit galères. Aussitôt enveloppées, elles durent se rendre. Meuillon faillit payer de sa vie sa négligence : le roi Martin Ier voulut le faire décapiter (2). Le vicomte de Narbonne, qui avait viré de bord et gagné la côte sarde, subit une sanglante défaite, le 30 juin 1409, à Sanluri. Le bruit courut que la flotte des Aragonais, forte de soixante-dix coques et vingt-huit galères, allait faire une démonstration contre Gênes (3).

(1) MURATORI, t. XVIII, col. 1080; t. XIX, col. 33. — G. LEFÈVRE-PONTALIS, *Chronique d'Antonio Morosini*, t. I, p. 257, note 2; p. 271, note 7; p. 272, note 2.

(2) MAIGNIEN, *Faits et gestes de Guillaume de Meuillon*, p. 19. — STELLA, dans MURATORI, t. XVII, col. 1218.

(3) *Chronique d'Antonio Morosini*, t. I, p. 258, et notes 4 et 6. — ÇURITA, liv. X, chap. LXXXVII : Le vicomte de Narbonne fit une dernière

VIII

CHUTE DE LA DOMINATION FRANÇAISE EN ITALIE.

Quelques semaines plus tard, les Génois apprenaient avec stupeur qu'ils allaient être pris entre deux feux. Facino Cane descendait vers leur ville à la tête de six mille cinq cents hommes. Cette nouvelle provoqua un soulèvement populaire : le 3 septembre, le lieutenant-gouverneur Hugues Cholet était massacré par la populace et la petite garnison française refoulée dans la Darse et le Châtelet. Boucicaut allait s'emparer du château de Milan occupé par le parti gibelin, quand on lui annonça la révolution de Gênes. Rebroussant aussitôt chemin, il revint à marches forcées vers la Rivière. A Novi, il fut arrêté net par les troupes de Facino Cane, qui lui barraient la route. Il lui fut impossible de forcer le passage : les deux forts de Gênes où tenait la garnison française, perdant l'espoir d'être secourus, capitulèrent les 10 et 25 septembre (1).

Sur ces entrefaites, Louis II d'Anjou envoya devant Savone ses galères provençales (2). Bien que la ville eût adhéré à la révolution de Gênes, il s'y trouvait un grand nombre de réfugiés guelfes favorables à la France. Une conjuration se forma pour livrer la ville à Boucicaut, qui arrivait du Piémont en se frayant une route par les Apennins. Une indiscrétion fit tout découvrir le 15 avril 1410, et le chef des conjurés qui n'était autre que l'archevêque de Savone, fut jeté dans une cage de fer (3). Nous avions été prévenus de bien peu.

tentative contre la Sardaigne en 1412 : il fut vaincu devant Alghero.

(1) Excellent résumé de la guerre par G. Lefèvre-Pontalis, *Chronique d'Antonio Morosini*, t. I, p. 282, n. 1, et 293, n. 1.

(2) G. Lefèvre-Pontalis, *Chronique d'Antonio Morosini*, t. I, p. 300, n. 3.

(3) *Ibidem*, p. 307, n. 8.

Quatre jours auparavant, Charles VI donnait ordre de payer quinze mille francs par mois à frère Adhémar de Brotin, dit Talabart, et à Jean de Chambrilhac, « cappitaines généraulx des gallées et autres vaisseaux » armés contre les rebelles génois et leurs alliés (1). Leurs alliés, c'étaient les marins de Ladislas. Le 16 mai, neuf galères napolitaines et cinq naves génoises (2) rencontraient sept grandes naves de Louis d'Anjou. Après un combat acharné, la flotte provençale qui un instant s'était rendue maîtresse d'un navire ennemi, succomba : un seul bâtiment, chargé de fuyards, parvint à s'échapper. Les coalisés victorieux, neuf galères napolitaines et six galères génoises de Justinien Ottoboni, se portèrent dans la Rivière du Ponant pour enlever les dernières places qui tenaient notre parti. Le 9 juin, Vintimille était prise d'assaut. La flotte française n'avait pu agir en temps utile. J'imagine que nos capitaines généraux des galères, ayant dû recruter leurs gens sur les terres de Louis d'Anjou, avaient d'abord servi ses projets. En août seulement, treize galères provençales parurent dans la Rivière pour commettre quelques ravages sans importance à San Romolo. Elles ne surent pas coordonner leurs mouvements avec ceux de la petite armée de Boucicaut qui opérait en ce moment même entre Savone et Vintimille, contre Pieve di Teco (3). Tout espoir était perdu de recouvrer notre influence ; une trêve fut signée, qui devint le 8 avril 1411 une paix définitive. Et Boucicaut repassa les monts. Il n'y eut plus en Italie, jusqu'aux grandes guerres de la fin du siècle, qu'une petite enclave française : le comté d'Asti.

(1) Pièces orig., vol. 1740, doss. Longueil 40458, pièces 65 et 66 : Une armée, « mise sus par la terre », devait opérer de concert avec la flotte.

(2) STELLA, dans MURATORI, t. XVII, col. 1229-1230.

(3) STELLA, *ibidem*, col. 1232-1233 : la flotte captura au retour trois naves génoises, dont l'une à Aigues-Mortes. — G. LEFÈVRE-PONTALIS, *Chronique d'Antonio Morosini*, t. I, p. 310, n. 2.

LA GUERRE DE COURSE

La guerre d'escadre avait fait ses preuves : elle nous avait assuré l'empire de la mer durant les règnes énergiques de Philippe le Bel et de Charles V. Les ruines qu'elle avait accumulées en dernier lieu sur les côtes anglaises, les entraves qu'elle avait apportées au commerce ennemi avaient contribué à la crise économique et sociale de 1381 qui mit l'Angleterre à deux doigts de sa perte (1). Parmi les marins d'Outre-Manche, fermenta cet esprit d'insubordination dont nous avons relevé tant d'exemples et qui aboutit à un état d'hostilité permanente vis-à-vis de l'autorité. Cette hostilité ne se manifesta pas, comme au siècle précédent, par une menace d'exode en masse des populations maritimes. La classe populaire, fort montée contre la bourgeoisie, crut l'atteindre par une grève générale : si le mot est moderne, la chose est ancienne et date de 1390 au moins. Cette année-là, les marins syndiqués pour éviter tout châtiment, ou, selon leur expression, « confédéréz et alliéz ensemble par défaut de punissement sur eux ordeiné, » refusèrent de servir à moins d'une haute solde triple de la paie ordinaire. Les amiraux eurent peine à calmer leur effervescence (2).

(1) Edgar Powel, *The rising in East Anglia in* 1381. Cambridge, University Press, 1896, in-8°.

(2) *Rotuli Parliament.*, t. III, p. 283. — A. Réville et Petit-Dutaillis, *Le soulèvement des travailleurs d'Angleterre en* 1381. Paris, 1898, in-8°, p. LV.

Quelque avantage qu'offrit la guerre d'escadre, le nouvel amiral de France dut l'abandonner sous la pression des doléances populaires ou d'une politique hésitante, qui reculait devant l'entretien d'une forte marine d'État. Après le stérile projet d'invasion de 1386, la détresse financière fit adopter le système peu dispendieux, mais peu décisif, de la guerre de course, c'est-à-dire l'armement en course des bâtiments marchands. L'état de malaise où gisait alors la nation, victime ou solidaire de la folie du roi, était assez propice à ces entreprises, où chacun peut tirer parti de sa bravoure et de son initiative.

Le règne de Charles VI, aussi terne que le règne de son père avait été brillant, aussi vide que l'autre avait été rempli, ne fournissait aucun aliment à l'activité des rudes hommes de guerre qui avaient chassé les Anglais. Désœuvrée, prise de la nostalgie des lointains voyages, la noblesse ne rêva qu'aventures. Lorsque la désastreuse croisade de Nicopolis l'eût dégoûtée des chevauchées, elle se jeta en foule dans les expéditions navales, que n'avaient pas dédaignées Du Guesclin, Clisson, La Trémoille.

C'est la belle époque du roman maritime... Quel autre nom donner au *Victorial,* au *Canarien,* au *Livre des faits de Monseigneur Boucicaut!* Les héros de ces odyssées, Savoisy, Béthencourt, Gadifer de La Salle, Pontbriand, appartiennent à la cour chevaleresque de Louis d'Orléans (1). Autour d'eux gravite la bourgeoisie d'Harfleur, qui forme avec la noblesse une sorte de société en commandite, l'une apportant son expérience de la guerre, l'autre ses connaissances nautiques.

(1) Dons d'orfèvrerie faits par Louis d'Orléans à Jean de Trie, plus tard amiral, à Jean de Béthencourt, à son écuyer Hector de Pontbriant et à son chambellan Charles de Savoisy, 1392 et 1402 (Nouv. acq. franç. 3638, p. 171 et Nouv. acq. franç. 3640, p. 406).

I

UN PORT DE GUERRE.

Les bourgeois du « Souverain port de Normandie » jouissaient de l'autonomie maritime, depuis qu'une charte de 1396 leur avait octroyé un arsenal municipal distinct de l'Hôtel aux Piliers, magasin des engins du roi et des bonnes villes pour les armées de la mer (1). L'obligation d'« hébergier» l'artillerie de la ville s'était imposée du jour où le roi avait confié aux bourgeois de Harfleur la garde de leur nouveau havre (2). Le port réparé de 1391 à 1396 (3) à la suite d'une enquête de l'amirauté (4), ouvrait sur un bassin de trois cents pieds de diamètre, un clos des galées, disait-on par analogie avec le bassin de radoub rouennais (5).

Pour les ports en eau profonde, on se contentait de relier les piles et tours d'enceinte par des courtines et des chemins couverts supportés par des arches à fleur d'eau (6). Les *môles percés* (7), pratiqués par les anciens, constructeurs

(1) Inspection du garde du clos des galées Jean Choque à « l'Ostel as pilliers » d'Harfleur. Novembre 1391 (Franç. 26025, pièce 1706; publiée par Bréard, *Compte du Clos des galées*, 148).

(2) Charles VI autorise les Harfleurais à acheter de leurs rentes jusqu'à concurrence de 500 l. t. une maison commune. Cette maison leur servira d'Hôtel de ville et d'arsenal pour « hébergier les artilleries et autres garnisons » nécessaires à la défense de la ville et, en temps de paix, du havre. Paris, mai 1396 (Archives nation., JJ 149, p. 293).

(3) Moranvillé, *Etude sur la vie de Jean Le Mercier*, p. 369. — Pièces orig., vol. 1415, doss. Gromesnil, p. 13-16; vol. 2030, doss. Montmor, p. 45 et suiv.

(4) Sur la situation malheureuse du port, 1389 (Franç. 26023, p. 1391).

(5) Jal, *Glossaire nautique*, art. Clos.

(6) Cf. la gravure placée en tête de ce volume. On usa de ce procédé à Port-en-Bessin, simple port d'échouage.

(7) A Éleusis, par exemple (Corazzini, *Storia della marina italiana antica*. 1882, in-8°, p. 392). — Les deux tours qui fermaient le port, étaient

de ports fort experts, avaient l'avantage d'éviter l'ensablement.

Il ne pouvait en être de même à Harfleur, où la mer découvrait trop au reflux pour qu'un môle percé fût un rempart sûr. Aussi le port, garni d'une enceinte continue, était-il curé, « vuidé », par les habitants des paroisses rurales des environs (1), qui avaient eu de tout temps la charge de tenir les havres de Harfleur et de Leure nets et propres, moyennant franchise de tous péages et servitudes militaires. C'était aussi la coutume de rattacher à chaque port fortifié un certain nombre de villages, en vue du guet à exercer sur la côte. De La Hogue, créé en 1474, relevaient les guetteurs de cent vingt paroisses (2). Les marins d'Abbeville s'exemptaient de cette charge moyennant un abonnement mensuel de douze deniers, dont le produit était consacré aux fortifications (3).

A La Rochelle, le maire, avec la compagnie du guet, descendait chaque soir sur les quais; vers cinq heures, une sonnerie donnait aux mariniers le signal de la retraite. Lorsqu'ils avaient regagné leurs vaisseaux, le maire fermait toutes les portes, et la garde de la grosse tour, renforcée de quatre hommes, tirait à boulets sur les bateaux qui, « la trompette cornée », voulaient franchir la chaîne de la passe (4). Ainsi devait-il en être au port d'Harfleur, construit, nous le verrons sur le même modèle que le port rochelais.

Dans le clos, stationnait une petite ménagerie navale : l'*Ours* et le *Singe* du garde de l'arsenal rouennais (5), la *Grue*

parfois réunies par un pont-levis, une gravure de 1480 environ en fait foi (PASSAVANT, t. V, p. 17, n° 20).

(1) Saint-Eustache, La Forêt et Saint-Jean de La Neuville. Déclaration royale du 8 mars 1372, n. st. (Archives nation., JJ 103, n° 227).

(2) *Ordonnances*, t. XVIII, p. 35, 39.

(3) 1444 (PRAROND, *Abbeville au temps de Charles VII*... Paris, 1899, in-8°, p. 82).

(4) Janvier 1393 (Archives nation., JJ 144, fol. 25).

(5) Le garde du Clos des galées, Jean de Lesmes, acquit encore le balei-

de Robert de Braquemont, la *Sirène* de Guillaume Boucher, l'*Aigle* de Célestre, ou la *Qui qu'en grogne*. Les noms des patrons étaient à l'avenant : Bataille, Capitaine, Hector, Hurtibiliot; plus modeste, Samson Bart se contentait du sobriquet significatif de La Pinte (1). Ils se décernaient (2) à eux-mêmes le brevet de « vaillans gens et se exposant souvant contre les ennemiz. »

Quels que fussent leurs défauts ou leurs prétentions, on ne peut se défendre d'un mouvement de sympathie pour ces corsaires harfleurais, en songeant que, seize ans plus tard, une énergique résistance leur valut, d'un vainqueur rancunier, un exil sans retour (3).

II

LA COURSE ET LES CORSAIRES.

Un acte qui aurait dû assurer la paix entre la France et l'Angleterre, le mariage de Richard II et de la fille de Charles VI, précipita la chute d'un trône déjà chancelant, Richard II, accusé de faiblesse vis-à-vis de l'ennemi héréditaire, fut déposé : on lui substitua son cousin Henri de Lancastre, Henri IV. La haute noblesse anglaise, responsable de la révolution dynastique et des conséquences

nier *Saint-Gabriel* le 11 juin 1404 et pour moitié la nef *Saint-Jacques* de Dieppe en 1407. Il vend un autre bâtiment en 1411 (Tabellionnage de Rouen, reg. 11, fol. 50; reg. 12, fol. 68 v°; reg. 14, fol. 39 et 189).

(1) Archives nation., X^1A 53, fol. 277; X^1A 56, fol. 363.

(2) 3 mars 1407 (Archives nation., X^1A 4787, fol. 517).

(3) Ainsi, les Boulart de Harfleur, qui vendent des navires à Philippe le Bel en 1298 (Latin 9069), ou qui prennent part à l'expédition de Pero Niño contre Jersey en 1406 (Archives nation., X^1A 53, p. 277), émigrèrent à Honfleur, où nous les retrouverons comme capitaines de navires en 1468, 1478. — Sur cet exode des Harfleurais chassés en 1415, voyez le chapitre suivant.

internationales qui en résultaient, se solidarisa avec les communes pour organiser la défense du littoral. Quatorze seigneurs (1) promirent d'entretenir chacun « une nief arraié de XX hommes d'armes et XL archiers et suffisantment estuffé de marins ». Les communes maritimes mirent chacune en chantier un de ces bâtiments qui surpassent tous les autres en temps de guerre (2), une barge ou un baleinier : de telle sorte que, sans bourse délier, Henri IV put disposer d'une flotte de guerre de 14 nefs, 25 barges et 29 baleiniers. Dès le mois de juin 1401, on la vit à l'œuvre (3).

Si les gentilshommes français n'avaient trouvé dans la révolution d'Angleterre qu'un prétexte à tournois, s'ils passaient outre-Manche pour « faire armes (4) », nos corsaires, moins inoffensifs, sortaient de tous les ports comme des nuées d'insectes ou des bandes de loups (5) pour fondre sur les côtes ennemies. Tels bloquaient dans le port de Plymouth une galère richement chargée, que les meilleures nefs de Londres étaient contraintes d'aller dégager (6) : tel autre plus tard célèbre, Jean de Béthencourt, capturait la barge d'un lord, Pierre de Courtenay (7) : d'autres enfin

(1) Suffolk, Warren, Stafford, Lovell, Berkeley, Powys, Camoys, Saint-John, Burnell, Roos, Willoughby ; les trois autres, Fitz-Walter, Darcy, Seymour, ne s'engagèrent que pour une demi-nef, 9 février 1400 (RYMER, t. III, 4e p., p. 177.)

(2) « Bargeæ et balingeræ cæteris navibus tempore guerrino prævalent ». Ordres du roi d'Angleterre *De bargeis et balingeris fabricandis*, Westminster, 11 janvier 1401 (RYMER, t. III, 4e p., p. 195).

(3) *Proceedings*, t. II, p. 56.

(4) Sauf-conduit délivré par Henri IV à Charles de Savoisy et à Hector de Pontbriand. 17 avril 1400 (RYMER, t. III, p. 182, éd. de La Haye, 1740).

(5) *Chronique du religieux de Saint-Denis*, t. III, p. 53, 156, 197, 364. Le religieux applique la comparaison aux corsaires des deux partis.

(6) Ordres de Henri IV. Clippeston, 14 juin 1400 (*Proceedings of privy Council*, t. I, p. 120). — Sur l'armement d'une grande flotte française contre l'Angleterre, voyez les craintes formulées par Henri IV en janvier-avril 1400 (RYMER, t. III, 4e p., p. 176).

(7) Archives nation., J 645, p. 37 *bis*. — Jaquet Celestre et Colinet cap-

s'élevaient dans le nord et tendaient la main aux Écossais (1). La course devenait si fructueuse que des paysans quittaient leur labour pour « l'escumerie ou galliotage (2) ». L'amiral de France, Renaud de Trie, se garda de mettre obstacle à la spontanéité de nos attaques en prescrivant quelque action en masse, qu'il lui eût été du reste difficile de diriger. Condamné à l'inaction par ses rhumastimes goutteux, il eut soin de constituer partout des lieutenants d'amirauté, capables au besoin d'organiser les entreprises et surtout d'en percevoir les profits (3).

Malgré les acomptes de la piraterie, Charles VI différa l'ouverture des hostilités jusqu'au retour de sa fille : il craignait de la voir retenir comme òtage en Angleterre. Lorsque la petite veuve de Richard eut franchi le détroit (4), le chevaleresque duc d'Orléans, se faisant le champion de sa nièce, lança un premier défi au roi d'Angleterre (5). Il n'y eut point encore de rupture officielle des trèves. Mais des circonstances propices permirent à nos corsaires de redoubler leurs coups.

La mort de Richard II avait provoqué une formidable levée de boucliers celtiques. Les Gallois refusaient d'y croire comme ils avaient refusé d'ajouter foi à la mort d'Arthur : et cette application nouvelle des prophéties de Merlin donnait à leur insurrection une allure de loyalisme. Le chef

turent le *Bussart*, septembre 1401 (Tabellionnage de Rouen, reg. 9, fol. 411 v°). — D'autre part John Hawle de Dartmouth, enlève une nef d'Abbeville. Juin 1401 (*Royal and historical letters during the reign of Henri IV*, p. 111). — Voyez aussi Bibl. nation., Franç. 21150, fol. 74 v°, etc.

(1) *Annales Henrici quarti regni Angliæ*, p. 332. — *Exchequer rolls of Scotland*, t. III, p. 516. — En mai 1400, la barge *Saint-Michel* de Harfleur, au vice-amiral de La Hogue, est capturée en vue de Dunbar (Archives nat., J 919, p. 2).

(2) Archives nation., JJ 165, p. 237.

(3) Cf. p. 47, n. 3,

(4) 3 baleiniers et 2 barges de Douvres devaient la ramener à Calais le 1er juillet 1401 (Rymer, t. IV, 1re p., 7).

(5) Juillet 1402.

de la révolte, Owen Glendowr, était de connivence avec les Écossais (1), qui avaient eu à subir, en 1400, une première attaque d'Henri IV. A la veille d'une reprise des hostilités, les Écossais demandèrent des secours en France. Ce fut un troisième pays celtique, la Bretagne, qui les expédia. Le comte de Crawford, Écossais, Jacques de Heilly, Pierre Des Essarts, Jean Darny et une trentaine de chevaliers, sur rade de Saint-Malo dès la fin d'avril 1402 (2), allèrent faire appel aux sympathies des marins basques (3), puis gagnèrent l'Écosse. Malgré leur petit nombre, ils se firent distinguer dans l'armée de 40,000 hommes qui envahit le Northumberland sous les ordres du comte de Douglas et de Murdoch Stewart. Enveloppés dans la déroute d'Humbledon Hill le 14 septembre, ils tombèrent pour la plupart aux mains des Anglais (4).

Nos corsaires se répandaient tout le long des côtes anglaises. On les redoutait en Norwich, en Norfolk, en Kent et en Devon (5).

Ils finirent par installer leurs croisières dans les eaux des Sorlingues, vrai repaire de pirates.

Leur bande, disparate autant que redoutable, comprenait en septembre 1402 des navires de Harfleur, Rouen, Crotoy, Saint-Malo et deux barges espagnoles (6). En revanche,

(1) J. Hamilton WYLIE, *History of England under Henry the Fourth*. London, 1884, in-8°, t. I, p. 248.

(2) Archives nation., J 919, n° 18.

(3) Béthencourt, en route pour les Canaries, les rencontre en mai 1402 à La Corogne (*Le Canarien*, éd. Margry, chap. III).

(4) *Rolls of Parliament*, Henry IV, t. III, p. 487. — WYLIE, *Hystory... Henry the Fourth*, t. I, p. 293. — Francisque MICHEL, *Les Ecossais en France*, p. 104.

(5) Mandement d'Henri IV. 14 juillet 1402 (RYMER, t. IV, 1re p., p. 32).

(6) La *George* de Harfleur, maîtres Guillaume Gillias, Colin Golbert (ou Colinet) et Hurtibiliot ; deux navires de Jacquelin Boucher ; une barge de G Bici lione; la nef *Julien* du Crotoy, capitaine Jean Clerc; le baleinier rouennais de Jacques Célestre, monté de 80 hommes; les barges espagnoles de Sanche de Castro et de Jean d'Espagne ; des navires malouins. Depuis

leur manière de procéder était uniforme « Les François, que on abatte le tref! » criaient-ils à chaque bâtiment en vue; si le bâtiment n'amenait pas sa voile, on lui courait sus « comme rebelle » (1). Parfois, le rebelle tenait tête et ripostait à coups de canon aux « chiens et dogues » français (2). C'est que, en vérité, le sort des prisonniers, qu'ils eussent obéi ou non aux sommations, n'était pas enviable. Plus d'un, emprisonné dans les cachots de Harfleur, y resta si longuement qu'il fut « destruit en son corps; » ou s'il sortait de « la prison profonde de ladicte ville, les ceppes et fers » dont on l'avait chargé, le laissaient « en très grande défaise (3) ». D'ordonnance, le tarif de rançon était fixé comme suit : le maître marinier, 12 écus; le simple matelot, six. C'est ce qu'on appelait la haute et basse finance (4).

Du fait que la prison municipale était mise à la disposition de nos marins pour y enfermer leurs captifs, on peut inférer qu'ils agissaient en vertu d'un mandat régulier, qu'ils étaient corsaires et non pirates.

C'est le cas d'ouvrir une parenthèse sur la pièce qui légalisait la piraterie, sur la *Lettre de marque*. On sait ce que c'est. Comme il était admis au moyen âge que tous les habitants d'un même pays étaient solidaires, un créancier incapable d'atteindre un débiteur ou un voleur étranger,

avril 1402 (Archives nation., J 919, n° 18; rôle des prises faites aux Anglais et établis d'après leurs plaintes).

(1) Déposition du corsaire du Tréport, Jean Tuin, 7 mai 1407 (DE FRÉVILLE, *Mémoires sur le commerce de Rouen*, t. II, p. 280).

(2) *Ibidem*. C'est par ces termes d'aménité qu'un équipage anglais répond à la sommation du corsaire Jean Tuin.

(3) D'autres prisonniers anglais sont à Saint-Malo, au château de Boulogne, à Saint-Valery sous la garde « d'un escuier appelé Beggue de Bealols » Le Bègue de Belay que nous verrons tout à l'heure. 1402-1403 (Archives nation., J 919, n° 18).

(4) Texte de 1457 (Archives nation., X[2A] 33, fol. 60). — Ce tarif était si généralement adopté que des corsaires bretons vendent aux insulaires de Jersey des matelots français, à six écus l'un; le maître et le facteur de la nef capturé sont vendus plus cher, soixante écus les deux. 1470-1471 (Franç. 6977, fol. 373 et suiv.).

obtenait d'une autorité constituée le droit de se rembourser sur les compatriotes du débiteur. Il obtenait des lettres de marque, qui donnaient lieu elles-mêmes, de la part de l'adversaire, à des lettres de contre-marques et représailles (1).

Ni les unes, ni les autres, on le conçoit, n'étaient concédées à la légère, mais soumises à certaines formalités préliminaires, telles qu'une tentative de conciliation devant le tribunal international des *conservateurs de la paix* (2). La coutume bayonnaise de 1273 comportait, avant la délivrance de la lettre, quatre sommations de payer et la preuve du défaut de payement; on ne pouvait s'en servir que passé un délai de quarante jours et contre les seuls marchands étrangers qui en avaient pu avoir avis à leur port de chargement. Les biens marqués étaient remis à un prud'homme agréé par le maire; dès que le montant de la créance était couvert, la marque cessait (3).

Les principes contenus dans cette législation municipale constituèrent la base de la coutume maritime (4), adoptée par l'amirauté, dont les lieutenants et commis prirent simplement la place des agents municipaux. Pour la délivrance des lettres de marque, l'autorité royale se substitua aux municipes, chargeant l'amirauté d'en surveiller l'exécution. Les concessionnaires avaient défense de s'en prendre aux navires munis de *brefs de sauvegarde*; ils devaient ramener leurs prises à des ports notables où l'amirauté pût en contrôler la valeur (5), aussitôt consignée au dos de la lettre de marque. Ajoutons que les marchandises neutres saisies à

(1) René de Mas-Latrie, *Droit de marque*, Paris, 1875, in-8°.

(2) Monentheuil, *Essai sur la course, son histoire*. Paris, 1898, in-8°, p. 19-21.

(3) Giry, *Les Établissements de Rouen*, t. I, p. 162.

(4) Ainsi, en 1315, les amiraux anglais ne comptent sévir contre les marchands flamands que passé un délai de quarante jours (Cf. t. I, p. 376).

(5) Bibliothèque du Vatican, Regin. 1528, fol. 31.

bord d'un navire ennemi n'étaient de bonne prise que si elles étaient embarquées depuis trois marées au moins (1).

La jurisprudence établie dans le chapitre des *Représailles* du chanoine de Salisbury, Nicolas Upton (2), était observée aussi bien en France qu'en Angleterre. Les auteurs qui faisaient foi en la matière étaient tous jurisconsultes italiens, professeurs à Padoue et ailleurs (3).

A Gênes, on avait imaginé contre la piraterie un mode de répression assez original. Dans un coffre à triple serrure placé dans une des salles du palais communal, les parties lésées glissaient leur plainte. Elle était lue à l'*Office de la Piraterie* qui faisait ouvrir le coffre à des époques déterminées; s'il y avait lieu d'y donner suite, les pirates étaient mandés à l'office et obligés à restitution sous peine de confiscation immédiate de leurs biens (4). Institué en 1296, l'Office de la Piraterie fut remplacé par le système beaucoup plus simple du cautionnement (5).

Il n'y avait en effet rien de plus simple, pour réglementer la course, que d'obliger les navires armés à déposer caution bonne et suffisante avant de gagner le large. Ce furent vraisemblablement les faits de guerre narrés plus bas qui montrèrent l'urgence d'une répression, car les premiers traités internationaux qui exigent, de part et d'autre, une caution

(1) Les Brugeois réclament des marchandises saisies par l'*Aigle* de Célestre à bord d'un navire anglais sous prétexte que les « Anglais ne les avoient pas tenu l'espace de trois marées, 1408 » (Archives de Rouen, reg. A1).

(2) xve siècle. L'ouvrage est dédié au duc de Gloucester (Bibliothèque du Vatican, Regin, 1528, fol. 31).

(3) « Dominus Bartholomeus in tractatu suo *de represaliis*; Item Archidiaconus post *speculatorem*; et Jac. de Bello visu; Joh. Andree in c. « non debet aliquis » *de regulis jurium* et libro VI° *In mercurialibus*; item dominus Baldus [Baldo degli Ubaldi, de Pérouse, † 1400] (*Ibidem*). »

(4) Guillaume Adam, *De modo Sarracenos extirpandi*, fol. 236. — Delaville Le Roulx, *La France en Orient*, t. I, p. 71, note. — L. de Mas-Latrie, *L'officium robarie* ou l'Office de la piraterie à Gênes au moyen âge, dans la *Bibliothèque de l'École des Chartes*, t. LIII (1892), p. 264.

(5) Archives de Gênes, *Antico comune*, vol. 49, fol. 6 v°.

des corsaires, datent de 1414 : ils furent signés entre l'Angleterre et la Bretagne (1), l'Angleterre et la Castille (2). En France, la législation sur la matière date du 13 juin 1443 et du 8 septembre 1484 : des deux ordonnances qui l'établirent, la première restreignait au roi et au parlement la délivrance des lettres de représailles, la seconde en réservait le monopole au roi seul (3).

Nous avons vu les procédés des corsaires français. Il est juste de mettre en parallèle l'attitude de leurs ennemis. A bord des flottes de guerre britanniques, on observait une certaine correction. Les capitaines de navires étrangers étaient mandés à bord de l'amirale, et là, sur le gaillard d'avant, en présence de l'amiral et de deux notaires qui consignaient les réponses par écrit, ils déclaraient le nom de leur bâtiment, le tonnage, la nationalité des affréteurs, en un mot leur connaissement (4), car les Anglais pratiquaient le droit de visite dans toute sa rigueur. Mais ils respectaient avec une sorte de dévotion les sauf-conduits de leur roi. Un navire neutre poursuivi à coups de canon par deux galions britanniques qui avaient cru le reconnaître pour français, dut amener ses voiles ; une barque, se détachant des navires de guerre, vint le ranger bord à bord ; mais dès que les officiers anglais aperçurent les sauf-conduits royaux, ils se jetèrent à genoux pour les baiser (5).

Mieux valait un franc ennemi qu'un faux ami. Souvent,

(1) 3 janvier 1414 (*Mémoire pour servir de preuves à l'histoire de Bretagne*, de Dom Morice, t. II, col. 882).

(2) 12 février 1414 (Rymer, t. IV, 2e p., p. 71).

(3) Archives nat., X1A 8594, fol. 95. — Bernier, *Procès-verbaux des séances du conseil de régence du roi Charles VIII*, dans la collection des Documents inédits, p. 78. — De Mas-Latrie, *Du droit de marque*, dans la *Bibliothèque de l'École des Chartes*, année 1866, p. 541.

(4) Beckington's *Journal*, p. 85-87 : Cf. *Proceedings*, t. V, préface, p. cxxxvi.

(5) Itineris a Leone de Rosmithal, nobili Bohemo, annis 1465-1467..., *Bibliot. des literarischen Vereins in Stuttgart*, t. VII (1844), in-8°, p. 47.

comme un félin en quête, le corsaire anglais s'approchait d'un convoi marchand, s'informait, prodiguait les marques d'un cordial intérêt. La nuit venue, il sautait à l'abordage de quelque vaisseau bien chargé (1). Où bien, en signe de sauvegarde, disait-il, il gratifiait le bâtiment neutre de quelques-uns de ses gens et de la bannière de Saint Georges. La bande commençait aussitôt la curée en dépouillant ses protégés de la petite artillerie dont ils repoussaient les pirates. Elle continuait, en cas de résistance, par les coffres des matelots et les joyaux du bord. Jurez de ne pas porter plainte, disaient ensuite à leurs victimes les bons apôtres en leur mettant le couteau sur la gorge. « De quoi vous plaignez-vous? De dommages? Mais vous avez en Prusse assez de marchands et de marchandises anglaises pour vous dédommager. Allez et recouvrez ainsi vos pertes à deux deniers pour un (2)! » Et les malheureux devaient s'estimer heureux de n'être pas mis aux fers et, pour sauver leur vie, de n'être pas contraints de tourner leurs armes contre leur patrie (3). Pour stimuler la vigilance de ses amiraux, Richard II leur reconnaissait la propriété des marchandises ennemies saisies à bord d'un neutre (4).

Nos alliés, les Castillans, n'en usaient guère mieux que les Anglais envers leurs propres compatriotes. « Presque toutes les fois que le roi de Castille arme une flotte, il advient que les capitaines, dès qu'ils sont hors de la vue du roi, n'ont

(1) C'est ce qui arriva en 1378 à une nef de Dantzig, arrivée avec le convoi de la Baie de Bourgneuf à Plymouth (*Die Recesse und andere Akten der Hansetage* (1256-1430). Leipzig, 1875, in-4°, t. III, p. 192).

(2) Prise de six nefs de Prusse dans le Zwyn par les Anglais. 1385 (*Die Recesse... und andere Akten der Hansetage* (1256-1430), t. III, p. 197).

(3) Tel est le cas d'un pêcheur du Cotentin pris par les gens de Jersey. 1406 (Archives nation., JJ 166, pièce 279.) Le malheureux se consolait de tenir le parti anglais, en faisant bonne chère aux prisonniers français qu'on emmenait aux iles. Enfin en 1412, il fut repris sur un baleinier de Jersey par le corsaire Guillaume Seguin de Harfleur.

(4) *Die Recesse...*, t. III, p. 200 et suiv.).

d'autre souci que leur profit. S'ils vont à l'aide d'un autre royaume, ils reçoivent paie des deux côtés et se mettent en tel lieu où ils ne peuvent avoir affaire aux ennemis, mais où ils peuvent piller les amis, sous prétexte qu'ils ont besoin de vivres. S'ils rencontrent des vaisseaux marchands de Castille, ils leur prennent ce qu'ils portent, prétendant qu'ils ne peuvent laisser mourir de faim leur monde; ils leur disent de réclamer au roi des dédommagements, et le pauvre marchand s'en va dépouillé. De cette sorte, les capitaines ne font aucun bien, ils pillent les pays où on les a envoyés servir; puis ils s'en reviennent. De leur monde, les uns ont été tués, les autres sont renvoyés avec mauvaise paie; eux sont riches (1). »

A ce métier, il était bien quelques inconvénients. Certains pirates de Séville, au moment d'être pris par un navire génois, jugèrent, à tort du reste, que la disparition de leur chef leur vaudrait des circonstances atténuantes. « Souffrez qu'on vous jette à la mer, dirent-ils au capitaine Don Barasia : mort pour mort, autant vaut celle-là. — Mais non. — Allons! une fois! — Non. — Deux fois! — Non. » Ils ne le jetèrent pas moins par-dessus bord, un sac de pierres au cou (2).

Deux barges et deux baleiniers anglais capturaient près de Dunbar la barge *Saint-Michel*, appartenant au vice-amiral de France : furieux de n'y trouver qu'un matelot, les corsaires juraient « que, se ilz tenoient ledit (vice-amiral) de La Hogue et ledit maistre (de la barge), ilz leur coupperoient les testes comme traîtres ». Notez qu'on était alors en temps de paix et que la *Saint-Michel* était armée en marchandise. Mais l'équipage français avait fui, croyant avoir

(1) *Le Victorial*, Chronique de don Pero Niño (1379-1449), par Gutierre Diaz de Gamez, traduite par les comtes de Circourt et de Puymaige. Paris, 1867, in-8°, p. 273.

(2) Stella, *Annales Januenses*, ann. 1410 (Muratori, t. XVII, col. 1229).

affaire à des « Frisons, qui pour lors faisoient plusieurs roberies et pilleries sur la mer, dont estoit grant renommée (1). »

Terrible renommée, s'il en fût, que celle du bandit frison Stortebeker (2), l'un des deux chefs flibustiers qui écumaient la mer du Nord et la Baltique. Il soumettait ses prisonniers à une singulière épreuve, grossière contrefaçon des Ordalies; il faisait boire d'un trait son verre, ce qui lui avait valu le surnom d'*avaleur de verres :* qui résistait à l'épreuve était relâché, qui échouait était massacré. Il est bon de savoir que le récipient contenait quatre bouteilles.

Cet homme était pieux. Un jour, il envoya à la cathédrale de Verden un vitrail représentant les sept péchés capitaux : le compartiment consacré à la gourmandise porte ses armes parlantes, deux verres croisés. Ses compagnons, organisés selon la règle du Temple et universellement redoutés sous le nom de Frères Ravitailleurs (3), « amis de Dieu, ennemis de tout le monde » selon leur devise, étaient d'anciens marins enrôlés par Lübeck pour combattre le Danemark, et que la paix de 1395 avait laissés inoccupés. Ils avaient leurs places fortes dans l'île de Gothland et en Frise. Aux récits fabuleux qui se formèrent autour de leurs sinistres exploits, faut-il rapporter la légende du Vaisseau-fantôme? Dès la fin du siècle, dans l'œuvre d'un artiste des Pays-Bas, on voit, au pied d'un mât, surgir un spectre et des ombres grimper aux cordages de ce Voltigeur de la mort. L'amiral de Ham-

(1) L'affaire eut lieu « le mercredi d'après Penthecouste l'an mil quatre cens » (Archives nation., J 919, pièce 2).

(2) Le 15 août 1400, les frères ravitailleurs Herman Haweupe, Johan Stortebeker, Heinrich Corte, Jan Velhove, Ohte Rover, etc., passent traité avec le duc Albert de Hollande (*Die Recesse und andere Akten der Hansetage* (1256-1430). Leipzig, 1877, in-4°, t. IV, p. 552.

(3) Ces fraternités d'armes étaient très fréquentes chez les Scandinaves; pour faire partie de l'une d'elles, il fallait aussi passer par une épreuve, jurer de ne pas panser ses blessures avant la fin du combat, etc. (DEPPING, *Histoire des expéditions normandes*, p. 2).

bourg, monté sur la *Vache tachetée*, vint à bout des frères Ravitailleurs. En 1402, il enlevait à l'abordage le vaisseau de Stortebeker : le grand mât, dit-on, était creux et contenait le trésor des voleurs, des barres d'or. Une seconde campagne de l'amiral de Hambourg, Simon d'Utrecht, se termina par la capture du second chef, Godeke Michelson, et de son lieutenant, un professeur de philosophie de Rostock (1).

III

EXPÉDITIONS FRANCO-BRETONNES.

Ceci se passait au moment même où nos corsaires jetaient la terreur à l'entrée de la Manche.

Une vingtaine de bâtiments, valant plusieurs milliers de nobles, tombèrent en leur pouvoir. Mais celui qu'ils guettaient en vue des côtes bretonnes, échappa. Il ne quitta Brest qu'au mois de janvier 1403 (2), sous l'escorte de Thomas d'Arundel; à bord se trouvait la riche proie convoitée (3), Jeanne de Navarre, duchesse douairière de Bretagne et fiancée d'Henri IV.

Dans ce mariage de raison, Henri IV appréciait plus le douaire que la douairière, les sympathies bretonnes plus que l'amour de Jeanne. Étrange mécompte de la raison d'État! la duchesse devint une étrangère pour ses anciens sujets, et son mari n'obtint même pas la neutralité de l'Armo-

(1) Vecchi, *Storia generale della marina militare*, 2ᵉ éd. Livorno, 1895, in-8°, t. I, p. 216. — Southey, *Lives of the Bristish Admirals*, t. I, p. 415. — Cf. aussi le *Chronicon lubecense* et le *Chronicon* d'Olaus Petri, à la date.

(2) Nicolas, *History of the Royal Navy*, t. II, p. 377.

(3) Notre croisière dura de septembre à novembre 1402, à en juger par la date des différentes prises.

rique. Des motifs divers, qu'il serait curieux de démêler, rattachaient à la cause française les villes ducales. Pour les Malouins, ce fut le sentiment de l'indépendance conquise en 1387 et le désir de la conserver; de peur de retomber sous la suzeraineté des ducs, ils s'étaient donnés en 1394 au pape (1), qui les rétrocéda à la France : un des bourgeois, Jean Ridel, reçut, à cette occasion, comme marque de la munificence royale, la meilleure des barges de l'État, la *Dame-Jeanne* (2). « Es parties de Saint-Malo de l'isle » l'amiral de France installa un lieutenant, muni d'un balcinier (3), dont le rayon d'action s'étendit sur Jersey et Guernesey : les insulaires durent, comme au temps de Jean de Vienne (4), s'abonner à des patis ou rançons vis-à-vis de l'amiral (5).

La zone d'influence française faisait tache d'huile sur les côtes bretonnes. Un sourd frémissement, perceptible depuis 1395, agitait les marins de l'antique Domnonée. Dans de simples certificats de déchargement délivrés aux navires de commerce, un mot, une épithète, un rien laisse entrevoir l'impression produite sur les villes du Penthièvre et du Léon par la demi-indépendance de Saint-Malo ou par les menées du parti de Blois. L'évêque de Tréguier éprouve le besoin de spécifier que la ville et les « habitanz d'icelle sont bienveillans au roy de France nostre sire (6) ». Plus affirmatif encore, l'évêque de Saint-Pol de Léon déclare que sa ville « est soubz l'obéissance du roy nostre sire (7). » Jean IV

(1) Jouon des Longrais, *La lutte sur mer au XIV[e] siècle,* dans l'*Association bretonne* (1892), p. 155-156.

(2) Il la revendit aussitôt au bourgeois rouennais Robert Alorge. 25 août 1394 (C. De Beaurepaire, *Recherches sur le clos des galées*, p. 27, n. 2).

(3) 1401 (Tabellionnage de Rouen, reg. 9, f° 181).

(4) Clairambault, vol. 108, p. 8415.

(5) Doléances d'Henri IV. 12 novembre 1404 (*Proceedings*, t. I, p. 242).

(6) Certificats pour la *Gaillarde* de S. Gildas et pour la barge *Saint-Pierre* de Lantreguer. Pâques 1395 et 15 juin 1396 (Franç. 20889, pièces 60, 61).

(7) Certificats pour l'escaffe *Sainte-Katerine* de Saint-Paul de Léon, pour

avait essayé de réagir contre ces tendances : l'amiral de Bretagne, dont il avait rétabli l'office en 1397, après le rachat de Brest, vint occuper la tour de Cesson près de Saint-Brieuc (1), au cœur du pays séparatiste. L'évolution néanmoins continua; la minorité de Jean V, aux mains du duc de Bourgogne, accentua à un tel point la prépondérance française dans le duché que les Bretons faillirent assumer tout le poids de la lutte contre l'Angleterre.

Il s'agissait encore, au début de l'année 1403, de secourir l'Écosse et les Galles (2). Tandis qu'une escadrille française tentait le passage par la mer du Nord, en jalonnant sa traversée par plusieurs prises, le 23 janvier à Foreland près de l'île de Thanet, le 28 à Oxfordness, les vaisseaux d'Olivier de Clisson et du sire de « Lormystre » (3) apparaissaient en mars sur les côtes de Cornwall, essayant vainement de franchir la croisière ennemie.

L'escadre anglaise, qui avait relevé de faction l'amiral Pierre de Bayonne, se rabattit sur les côtes de Bretagne. La capture de dix bâtiments de transport et d'un vaisseau richement chargé fut suivie, le 24 juin, d'une descente près de Saint-Pol. Rudement repoussés par Guillaume Du Chastel, les Anglais laissèrent quatre cents hommes sur la plage : mais leur mortel ennemi veillait; il sut transformer en un désastre cette première défaite. A la voix d'Olivier de Clisson, la chevalerie bretonne accourt à Morlaix : douze cents

le *Collier de Notre-Dame* du chastel de Guernesey. 2 décembre et 18 octobre 1395 (Franç. 20883, p. 98-100).

(1) Il s'appelait Étienne Goyon. 1397 (*Mémoires de Bretagne*, t. II, col. 703.) Richard II ayant rendu Brest le 28 mars 1397, le duc de Bretagne y entretint un baleinier stationnaire (*Ibidem*, t. II, col. 193, 679).

(2) *Chronique du religieux de Saint-Denys*, t. III, p. 44. — L'ambassade écossaise, qui vint réclamer notre appui, dut aborder à Harfleur en novembre 1402; à cette date en effet, des « Escotz » amènent à Harfleur une prise faite sur les Anglais (ROSENZWEIG, *De l'office de l'amiral*, p. 60, P. XXXVII.)

(3) Archives nation., J 919, n° 18.

hommes d'armes et des troupes légères, sur 30 vaisseaux « d'armée » réunis à Roscoff, mettent à la voile le 8 juillet. Dans la soirée du 11, les barques envoyées en reconnaissance signalent l'ennemi au raz de Saint-Mahé. Autant les Bretons, contenus à grand peine par leurs chefs, brûlent de combattre, autant leurs adversaires cherchent à se dérober dans les ténèbres. La flotte bretonne, apercevant la manœuvre, entre en chasse, la première division sous Guillaume Du Chastel, la seconde aux ordres de l'amiral Jean de Penhoët et de son père. Le 12, à trois heures du matin, elle prenait contact avec les bâtiments ennemis, formés comme elle en deux escadres. On combattit avec acharnement jusqu'à neuf heures. Les Anglais, ébranlés, rassemblent leurs navires en une masse; les Bretons imitent leur tactique, et le corps à corps continue. Enfin les Anglais harassés, à bout de munitions, perdent courage : cinq cents des leurs ont péri; cinq cents autres jettent leurs armes à la mer, dans l'espoir de n'être point pris comme belligérants et d'échapper à la rançon ; ils y échappèrent en effet. « Allez repêcher vos armes, » leur criaient les Bretons en les précipitant pardessus bord. 40 gros vaisseaux et une carraque, mille prisonniers, furent les trophées de cette brillante victoire du Raz (1).

Les Anglais ne manquèrent point de désavouer les « gens de poy de value » qui s'étaient laissé battre; ils les abandonnèrent sans pitié, pour qu'il en fût fait « justice selon leurs déméritez (2). » Par cette pusillanimité, ils croyaient désarmer les Bretons : aussi, quel fut leur étonnement quand

(1) *Chronique de Pierre Cochon*, p. 209. — *Chronique d'Enguerrand de Monstrelet*, t. I, p. 71. — *Chronique du religieux de Saint-Denys*, liv. XXIV, chap. x, t. III, p. 106. — Dom Morice, *Histoire de Bretagne*, t. I, p. 433; et *Mémoires pour servir à l'histoire de Bretagne*, t. II, col. 730. — *Chronographia regum Francorum*, t. III, p. 226.

(2) Lettre de Richard Aston au duc de Bourgogne. Calais, 18 mars 1404 (*Royal and historical letters during the reign of Henry IV*, p. 214-226).

une nouvelle escadre bretonne parut devant Plymouth, après avoir pillé Jersey et Guernesey, séjourna plusieurs jours dans le port et saccagea la ville; rude châtiment pour la rapacité des bourgeois de Plymouth, qui avaient repoussé le concours de leurs voisins et les avaient forcés à quitter l'enceinte en élevant le prix des denrées (1). Vers la mi-septembre, la flotte détacha quelques vaisseaux au secours des Gallois (2) et revint à Saint-Malo avec un riche butin (3).

Malheureusement, la prolongation de trève qu'Henri IV venait de conclure avec la France (4), permit aux Anglais de concentrer leurs forces contre la Bretagne. Les vaisseaux de Londres, commandés par Guillaume de Wilford (5), rejoignirent à Dartmouth les navires du sud-ouest en partance pour Bordeaux, ce qui porta l'effectif des combattants à six mille hommes (6). En novembre, Wilford entrait dans le Goulet de Brest, enlevait 6 navires en vue du château, 4 autres le lendemain. Il rencontrait à Belle-Isle un convoi de 30 voiles, parti de La Rochelle avec une cargaison de vins, et le capturait entièrement. On peut se faire une idée du nombre des vaisseaux anglais par ce fait qu'ils chargèrent en Guyenne 10,000 tonneaux de vin. Leur voyage de retour s'effectua aux lueurs de l'incendie allumé par eux de quarante bateaux à Penmarc'h et des villages bretons sur un rayon de six lieues. Cinq mille hommes débarqués à la pointe Saint-Matthieu commençaient leurs ravages; survinrent le capitaine de Brest, Guillaume Du Chastel et trois mille Bretons, qui demandèrent satisfaction.

(1) *Annales Henrici quarti regis Angliæ*, p. 375.

(2) Où ils prennent part au siège de Kidwelly. 3 octobre 1403 (*Royal and historical letters... of Henry IV*, p. 160).

(3) *Chronique du religieux de Saint-Denys*, l. XXIV, chap. XII, t. III, p. 112.

(4) Trèves signées le 27 juin 1403 (RYMER, t. IV, 1re p., p. 46).

(5) Lettre d'Henri IV. Bristol, 25 octobre 1403 (*Royal and historical letters... of Henry IV*, p. 167).

(6) RYMER, t. IV, 1re p., p. 54.

— Satisfaction? dit Wilford; quand j'aurai brûlé la moitié de la Bretagne, à moins que vous ne vouliez combattre?

— Soit! dans sept jours la bataille, rapporta le héraut d'armes breton. — Allons donc, nous n'avons point de temps à perdre (1). » *Time is money*, la réponse était typique autant que réfléchie. Elle porta les Bretons à assaillir sur l'heure Wilford : mais leur infériorité numérique leur fit subir un échec avec de grandes pertes (2). L'île de Bréhat, mise à feu et à sang (3), fut la dernière étape de l'ennemi.

La noblesse bretonne se leva une seconde fois pour la vengeance. Deux mille chevaliers ou écuyers s'embarquèrent à Saint-Malo sur une flotte de 150 voiles (4). Dès le début, des actes d'indiscipline compromirent le succès de l'expédition. Ce fut d'abord, au mépris des traités d'alliance et des observations des capitaines, le pillage d'un convoi espagnol. Les pillards, traités en brebis galeuses, continuèrent isolément leur route vers Dartmouth, objectif de la campagne. Mais la mésintelligence avait brisé tout élan : deux vaisseaux d'avant-garde, les premiers au rendez-vous, attendirent six jours sans apercevoir à l'horizon aucune de leurs conserves. Guillaume Du Chastel et le sire de La Jaille, qui les commandaient, se décidèrent le 15 avril 1404 à débarquer leurs deux cents hommes d'armes à Blackpoll, village situé à quatre kilomètres au sud-ouest de Dartmouth. Un corps de six mille paysans rangés derrière un fossé plein

(1) *Annales Henrici quarti*, p. 375.

(2) *Chronique du religieux de Saint-Denys*, l. XXIV, chap. XII.

(3) Franç. 25708, p. 522.

(4) *Chronique de P. Cochon*, p. 207. — Prévoyant des représailles, Henri IV n'avait permis à l'amiral de Berkeley et aux armateurs de Dartmouth et Plymouth d'expédier le convoi de Guyenne qu'à la condition de le bien armer et de laisser une escadre suffisante pour la garde des côtes anglaises. 26 décembre 1403 (*Proceedings*, t. II, p. 81).

d'eau leur barrait la route. « Attendons le reste de la flotte, dit Guillaume Du Chastel; les arbalétriers délogeront l'ennemi par une attaque de flanc. — Attendre? pourquoi? répliqua La Jaille, qu'y a-t-il à craindre? » Un siècle auparavant, semblable jactance nous valut le désastre de Courtrai; mais pour le fol orgueil, il n'est point de leçon. Guillaume Du Chastel croit à un reproche et marche droit à l'ennemi. Le fossé l'arrête. Ses hommes sont fauchés par le tir des Anglais, sans riposte possible, faute de tirailleurs : Par un suprême effort, ils parviennent à joindre l'ennemi; et dans le terrible corps à corps qui s'engage, quinze cents Anglais, dit-on, tombèrent sous leurs coups. La hache de Guillaume Du Chastel tournoyait formidable, dans la mêlée; un, deux, trois valets roulent sans vie à ses pieds, jusqu'à ce qu'une mortelle blessure l'abatte à son tour... Quand les vainqueurs comptèrent les Bretons survivants, ils n'en trouvèrent que vingt-cinq sur deux cents; l'élite de la noblesse armoricaine, les sires de Matignon, Du Fou et de La Jaille, Guillaume de Léon, Henri et Tanguy Du Chastel, Alain de Coëtivy, Jean Du Quélenec, Olivier Arell, Jean Gaudin (1), Jean de Couesmes (2), Henri Du Parc, etc. (3), furent envoyés comme trophées au roi d'Angleterre. De leur prison, les nobles captifs allaient emporter un ferment de haine qui ne resta point infécond; dans le courant du siècle les Coëtivy, les Du Fou, les Du Quélenec illustrèrent leur nom comme amiraux et capitaines de la marine française; et de la défaite sortit la victoire.

(1) Lettre d'Henri IV au vicomte de Devon réclamant les prisonniers. 25 mai 1404 (RYMER, t. IV, 1re p., p. 66.) — Lettre de John Hauley de Dartmouth à Henri IV. Dartmouth, 14 juillet 1404 (*Royal and historical letters during the reign of Henry IV*, t. I, p. 270. — *Annales Henrici quarti*, p. 385).

(2) BLANCHART, *Mandements de Jean V*, t. I, p. 71, 82.

(3) Jean de « Lognewiche », Salomon de « Kerge », de « Barraght », un écuyer gallois.

Le reste de la flotte bretonne arrivée après l'action aurait vengé l'avant-garde, si Châteaubriant n'avait réprimé cet élan, dans la crainte que les prisonniers ne payassent de leur vie une nouvelle attaque. Comme l'opinion populaire ne peut rester sur l'impression d'un désastre, elle transposa le sac de Plymouth qui avait eu lieu l'année précédente : une légende, promptement formée, disait que Tanguy Du Chastel équipa une nouvelle flotte pour venger la mort de son frère et qu'avec quatre cents gentilshommes il brûla Dartmouth (1). En réalité (2), Tanguy gisait dans les cachots d'Angleterre, d'où il ne sortit qu'en 1406.

De l'autre côté de la Manche, dans le Pas-de-Calais, se déroulaient une série de petites guerres privées entre Henri IV et plusieurs gentilshommes français. Un écuyer du comté de Guines, Gilbert de Frethun, pour refus de prêter serment de fidélité au roi d'Angleterre, avait vu brûler sa maison; la nécessité fit de lui un corsaire; avec deux vaisseaux bien armés, il mena « forte guerre » contre son royal ennemi. En 1403, il avait saccagé l'île d'Aurigny et fait « tant de prisonniers comme prendre peüst » pour les vendre au Crotoy (3). La même année, Gilbert voulut tirer vengeance d'une division anglaise qui avait transporté à Thanet une centaine de pêcheurs picards. Il soutint pendant trois jours un combat meurtrier contre des forces bien supérieures; contraint enfin de battre en retraite, son vaisseau désemparé toucha sur un écueil et fut englouti corps et biens (4).

(1) *Chronique du religieux de Saint-Denys*, liv. XXV, chap. XIII.

(2) M. de Circourt a fait justice, comme il convient, de cette légende (*Le Victorial*, p. 562, notes).

(3) *Royal and historical letters during the reign of Henry IV*, p. 214 et suiv. — Frethun est un village situé entre Guines et Calais.

(4) *Chronique d'Enguerrand de Monstrelet*, t. I, p. 72. — *Chronique du religieux de Saint-Denys*, l. XXIII, ch. XI, t. III, p. 52-54. — *Chronographia*, t. III, p. 227.

Ce fut un motif personnel aussi qui arma le comte de Saint-Pol contre Henri IV. Waleran de Saint-Pol avait épousé la sœur de Richard II, qui lui avait apporté en dot de vastes domaines anglais. Frustré de ces biens depuis la révolution d'Angleterre, Waleran avait favorisé sous main les armements de Frethun. Des vaisseaux qu'il entretenait à Gravelines, pillaient les bâtiments calaisiens; ses gens se faisaient un jeu de tirer « à lances et à dartes » sur les rares matelots anglais qui se *peinaient* « de soy sauver au nage (1). » Au mois de septembre 1403, en dépit de la trêve, Waleran adressait un cartel à Henri IV. L'armement de 29 barges à Abbeville et à Harfleur enlevait à cette déclaration tout caractère platonique (2). Aux premiers jours de décembre, Henri IV avisé de l'arrivée de son ennemi dans les eaux de Wight (3), armait en masse les milices des côtes méridionales, Southampton et Wessex. Cependant Waleran, débarqué avec quinze cents hommes de troupes dans l'île de Wight, se laissait leurrer de la promesse d'une rançon par un vieux prêtre que lui avaient délégué les insulaires : au bout de quatre jours, le prêtre disparut. Le comte de Saint-Pol, avec une étrange insouciance, s'occupait d'armer chevaliers Jean de Harcourt, Philippe de Fosseux et le sire de Giency, quand la brusque apparition des troupes anglaises l'obligea à se rembarquer honteusement. Il s'en vint à Barfleur.

On le railla fort de sa crédulité. Henri IV écrivit qu'il allait lui rendre sa visite. Ce fut vers la fin de février 1404. Une armée anglaise ravagea le comté de Saint-Pol (4).

Les Normands vinrent à la rescousse des Bretons et des

(1) *Royal and historical letters during the reign of Henry IV*, p. 226.

(2) *Chronique normande de P. Cochon*, p. 206.

(3) « Jouxte Wight. » 9 décembre 1403 (Rymer, t. IV, 1re p., p. 60). — Saint-Pol y avait pris terre le 6 décembre (*Chronographia*, t. III, p. 232).

(4) *Chronique de Monstrelet*, t. I, p. 91. — *Chronique du religieux de Saint-Denys*, l. XXIV, chap. xiv, t. III, p. 118.

Picards. Les fils des seigneurs de La Roche-Guyon et de Basqueville débarquèrent à la tête de deux cents hommes dans l'île de Portland. Mais un millier de paysans armés d'arcs, de flèches, de bêches et de fléaux, les cernèrent et les chargèrent de chaînes. Le partage des prisonniers donna lieu à une violente dispute, que trancha le 12 mai 1404 le roi d'Angleterre (1).

Peu après, une escadre de Harfleur, montée en partie d'Écossais, afin de couvrir l'infraction de la trève (2), et renforcée par une division espagnole, rencontrait la flotte du comte de Somerset, formée des contingents de Calais, Douvres et Sandwich, qui revenait du Zwyn (3). Sommés d'abandonner leurs alliés, les Espagnols refusent dédaigneusement. Le combat tourne à leur désavantage : 17 navires tombent entre les mains des Anglais (4).

Un moment, le sort sembla favoriser nos armes. Une barge normande captura la grande nef du gardien des Cinq Ports, Harry Pay. Ce qui donnait à cette petite victoire un relief extraordinaire, c'était la présence, à bord de la prise, du capitaine Harry Pay lui-même, le plus implacable de nos ennemis. Les vainqueurs, jetant leurs armes, se dispersèrent dans les entre-ponts à la recherche du butin. Sous la garde de quelques valets, les prisonniers se confessaient entre eux dans l'attente du supplice. Soudain, Harry Pay lance son cri de guerre : ses compagnons brisent leurs liens, sautent sur leurs geôliers et les tuent : bondir sur la poupe du navire normand et massacrer les rares matelots qui restent, est l'affaire d'un instant. Attirés par le bruit, les Français remontent des entreponts; à mesure qu'il parais-

(1) *Chronique du religieux de Saint-Denys*, l. XXV, chap. XIII, t. III, p. 168. — RYMER, t. IV, 1re p., p. 66. — JUVÉNAL DES URSINS, année 1404.

(2) Franç. 4446, fol. 78, p. 55, analyse.

(3) Où elle avait capturé le 18 mai 1404 neuf nefs hanséatiques (*Royal and historical letters... Henry IV*, p. 240, 251).

(4) *Annales Henrici quarti*, p. 389.

sent aux écoutilles, ils sont égorgés. Avec sa grande nef reconquise, avec la barge normande et un troisième bâtiment, Harry Pay pénètre dans la Seine sous pavillon fran-français, pille plusieurs navires et se retire sans être inquiété (1).

IV

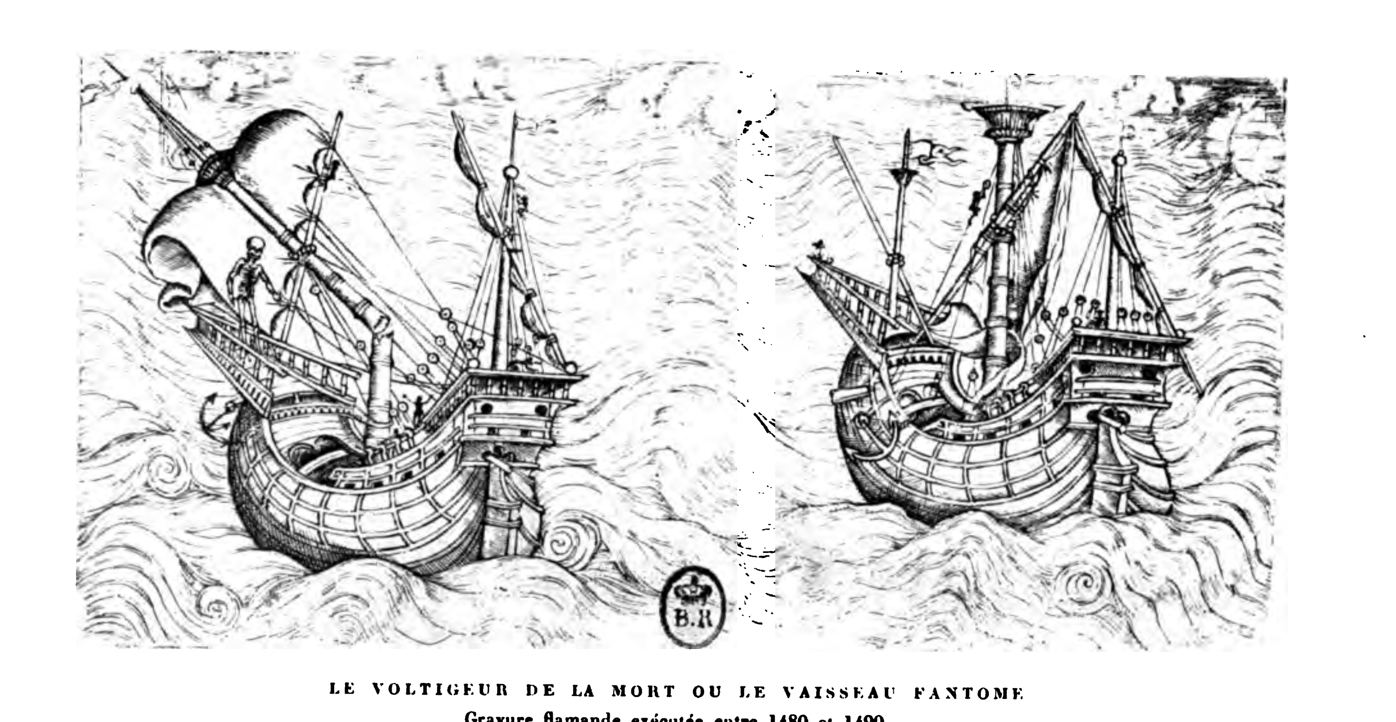
CAMPAGNE DE GALLES.

Ainsi, tous les efforts individuels étaient venus se briser contre la solidité anglaise : en moins de trois mois, trois désastres, Blackpoll, Portland et l'affaire du Pas-de-Palais, prouvaient l'impérieuse nécessité de donner aux opérations militaires une unité de direction, en groupant sous un seul chef Bretons, Normands et Picards. Où l'initiative privée avait échoué, l'action gouvernementale ne devait pas mieux réussir. Si vous l'avez remarqué, la simultanéité de toutes les petites manifestations navales parties de points fort éloignés de nos côtes, laissait soupçonner entre elles un lien mystérieux, un plan de campagne secret, mais mal connu ou mal exécuté.

Le plan existait. Lors des conférences de Leulinghem, le 27 juin 1403, à un moment où les négociations ne paraissaient pas en voie d'aboutir, on avait prévu l'hypothèse d'une guerre. Un devis « pour la guerre, ou cas que le Roy la vouldra fère (2) », parlait d'entretenir une grosse flotte et deux armées qui agiraient de concert. Trente galères, fournies aux deux tiers par la Castille, et plusieurs vais-

(1) *Annales Henrici quarti*, p. 386.

(2) 27 juin 1403 (Archives nat., J 1025, n° 13). Solde et entretien des équipages et des troupes de débarquement reviendraient à 470,000 francs : les deux armées coûteraient 720,000 francs.



LE VOLTIGEUR DE LA MORT OU LE VAISSEAU FANTOME

Gravure flamande exécutée entre 1480 et 1490.

(Bibl. nat. Estampes E a 43 rés.)

seaux, avec seize cents hommes de troupes, tiendraient « la mer sûre » et libre de toute flotte ennemie. Un corps de couverture de trois cents hommes surveillerait les côtes de la Manche, tandis qu'une armée de quatre mille hommes manœuvrerait contre les dernières places anglaises en Picardie. Une armée d'égale force opérerait en Guyenne, de façon à expulser les Anglais de tout le territoire. Les frais prévus, — près de douze cent mille livres pour une campagne de quatre mois, — ne pouvaient être supportés par un trésor aussi obéré que celui de Charles VI. Donc, la Cour tergiversa et saisit avec empressement le premier dérivatif qui se présenta.

Mais comme c'est le propre des gouvernements faibles de ne pas proportionner l'effort au résultat attendu, il y eut un déploiement pompeux de forces. Louis d'Orléans, frère du roi, nommé le 6 juin 1404 capitaine général de Picardie et Normandie par terre et par mer (1), publia à grand fracas son projet d'invasion en Angleterre, projet hâtif, peu mûri, qui se réduisait, en définitive, à une intervention dans le pays de Galles (2). Une mesure fort habile, je dois le reconnaître, l'achat de Cherbourg (3), supprima l'obstacle qui isolait la marine bretonne, et développa, depuis Brest jusqu'à l'Écluse, un vaste front d'opérations, à peine interrompu au Pas de Calais et jalonné de points stratégiques. Les dernières galères, qui achevaient de moisir au clos de Rouen, sortaient de leurs cales (4) pour se joindre à quatre autres galères que Robert de Braquemont était allé quérir en Espagne (5); les voiliers appareillaient à Harfleur;

(1) Jarry, *Louis d'Orléans*, pièces justif. xxvi.

(2) Voyez plus bas la ligue conclue le 14 juin avec le prince de Galles.

(3) Le 9 juin (Archives nation., P 2297, p. 579).

(4) Guillaume de La Hogue, maître du clos, avait reçu le 6 avril l'ordre « d'appareiller certaines galées » sous la direction du secrétaire royal Jean d'Aunoy et d'Étienne Sauvage (Bibl. nation., Collection de Bastard, titres originaux 457).

(5) En novembre 1403 (P. Anselme, *Histoire généalogique*, t. VII, p. 817).

20 grosses nefs basques montaient vers Brest, et les Bretons, dans l'espoir tenace d'une revanche, y joignaient nombre de vaisseaux. En août, les préparatifs étaient terminés (1).

Le conseil d'Angleterre, affolé par les rapports de ses espions, suivait anxieusement la route de 18 grandes nefs et de 2 carraques, qui avaient quitté l'Écluse en octobre, chargées de troupes et de fourrages pour une cavalerie de trois mille chevaux (2). Il ignorait la destination de 60 autres nefs parties d'Harfleur pour Bordeaux, disait-on, ou pour le pays de Galles (3). De la flotte de Beaumont et du bâtard d'Angleterre, arrivaient en même temps les plus mauvaises nouvelles. Des descentes répétées à Cadzand près de l'Écluse (4), à l'île d'Yeu, à Ré (5) et près de La Rochelle avaient eu comme couronnement une honteuse défaite sous les murs de Brest. Des paysans bretons armés de fléaux, de fourches et d'arbalètes, avaient arrêté les troupes anglaises et donné au maréchal de Rieux le temps d'accourir avec l'avant-garde de l'armée ducale, sept cents hommes. Balayées comme par un vent d'orage, les troupes de débarquement furent rejetées en désordre vers leurs vaisseaux (6), malgré les efforts de Beaumont qui se fit tuer (7) L'amiral survivant, le bâtard d'Angleterre, dut implorer un sauf-conduit du duc de Bretagne, ce qui ne l'empêcha pas d'opérer une descente près de Guérande et de brûler deux villages.

(1) *Chronique de P. Cochon*, p. 209.

(2) *Royal and historical letters during the reign of Henry IV*, p. 329, 377.

(3) *Proceedings*, t. I, p. 234.

(4) *Chronique du religieux de Saint-Denys*, liv. XXV, chap. XVI, t. III, p. 200.

(5) Franç. 25708, p. 532.

(6) *Chronique du religieux de Saint-Denys*, liv. XXV, chap. XII-XIII, t. III, p. 168. — Dom Morice, *Histoire de Bretagne*, t. I, p. 435.

(7) Par Tanguy Du Chastel, dit-on. Et pourtant, à cette date, Tanguy était prisonnier du roi d'Angleterre.

En attaquant Brest, les Anglais espéraient détruire nos préparatifs navals. C'est là en effet que se concentrait le corps expéditionnaire destiné, non plus à envahir l'Angleterre, — Louis d'Orléans avec l'insouciance criminelle des princes du temps y avait renoncé (1), — mais à secourir le pays de Galles. Owen Glendowr, je l'ai dit, avait déployé dans ses montagnes le vieil étendard des Kymris; à l'exemple de ses ancêtres qui conservaient pieusement dans le trésor d'une église une lettre de Philippe le Bel, il implorait l'appui de la France. On lui promit huit cents hommes d'armes et trois cents arbalétriers (2). Glendowr, pour faciliter la tâche du comte de la Marche, commandant de l'expédition, lui envoya une liste des meilleurs ports, routes et cantons du pays de Galles (3); indications qui n'étaient pas superflues, car les Anglais se maintenaient dans plusieurs ports de la côte occidentale.

Plus d'un corsaire français pouvait servir de guide, entre autres un mystérieux chevalier du nom de Jean, probablement Jean d'Espagne, présent aux sièges de Kidwelly (4), Caernavon et Hardlaugh (5). Dès le mois de septembre 1403, une troupe franco-bretonne avait débarqué dans la baie de Caermarthen pour marcher avec les troupes galloises sur Kidwelly (6).

L'indolence du comte de la Marche, Jacques de Bourbon, vouait à un échec ces excellents débuts. « *Mare vidit*

(1) Le 22 septembre 1404, Louis d'Orléans avait abandonné son projet (British Museum, *Additionnal Charters*, 50; — Jarry, *Louis d'Orléans*, p. 309).

(2) Que Jacques de Bourbon, comte de la Marche, s'engageait à conduire moyennant une solde trimestrielle de cent douze mille cinq cents livres payée par Charles VI. 14 juin 1404 (Archives nat., J 426, pièce 29. — Jarry, *Louis d'Orléans*, p. 307).

(3) *Chronique du religieux de Saint-Denys*, t. III, p. 164.

(4) Kidwelley, 3 octobre 1403 (*Royal and historical letters during the reign of Henry IV*, p. 160).

(5) Avril 1404 (*Proceedings*, t. I, p. 220).

(6) *Royal... letters*, p. 160. — J. H. Wylie, t. I, p. 377.

et fugit, » disait-on de lui. Il n'arriva à Brest qu'au mois de novembre 1404, quittant à regret la folie des plaisirs de la Cour. Il mit à la voile sur l'avis qu'une flotte considérable stationnait devant Dartmouth (1). Au lieu de l'attaquer, le comte évolua vers Plymouth, captura sept navires de commerce et alla piteusement débarquer à Falmouth. Huit mille paysans, délogés à grand'peine par les archers, faillirent l'empêcher de saccager la ville. Toute cette ridicule équipée, fruit de préparatifs longs et coûteux, aboutit à la création de deux nouveaux chevaliers, Louis de Vendôme et Jean de Bourbon, frères du comte de la Marche. Un formidable raz de marée qui avait rompu, le 19 novembre, date sinistre, les merveilleuses digues de l'Escaut (2), se fit sentir dans la Manche. Fuyant devant la tempête, notre héros abordait à Saint-Malo, après avoir vu engloutir douze nefs, corps et biens. De la nef du jeune Gilbert de Lannoy, les gentilshommes seuls parvinrent, avec la grâce de Dieu, à se sauver sur les deux bateaux du bord (3).

C'était la troisième expédition de Galles qui avortait, la première ayant échoué au port et la seconde à Guernesey. On en prépara aussitôt une nouvelle, cette fois avec des chefs que n'avait pas atteints la folie contagieuse de la Cour : Jean de Hangest, grand maître des arbalétriers, alla chercher des vaisseaux aux Pays-Bas (4); Le Borgne de La Heuse, grand chambellan, un moment distrait par l'arrivée des sauvages Canariens (5), assemblait à Harfleur les troupes

(1) *Chronique de P. Cochon*, p. 209.

(2) Cf. les textes réunis par WYLIE sur cet ouragan (*History... Henry the Fourth*, t. II, p. 97).

(3) *Chronique du religieux de Saint-Denys*, liv. XXV, chap. XXIII, t. III, p. 224. — *Chronique d'Enguerrand de Monstrelet*, t. I, p. 69. — GUILLEBERT DE LANNOY, *Voyages et ambassades*, p. 4. — J. H. WYLIE, *History of England under Henry the Fourth*, t. II, p. 300, 382. — *Chronographia*, t. III, p. 243.

(4) Lettre d'un Anglais. Calais, 7 avril 1405 (*Proceedings*, t. I, p. 256).

(5) En février 1405, à Grainville La Tainturière (*Le Canarien*, éd. Gravier, p. 157).

d'embarquement (1); Jean de Rieux, maréchal de France, équipait l'escadre de Brest.

L'amiral Thomas de Lancastre, fils du roi d'Angleterre, se mit en travers de leurs projets. Il disposait de six cents hommes d'armes, de douze cents archers et de quarante-deux vaisseaux de guerre (2), chiffres élevés que certains auteurs augmentent même du double (3).

On savait à Londres l'arrivée de riches cargaisons françaises à l'Écluse. Après une démonstration devant Dunkerque et Nieuport, ce fut là que Thomas de Lancastre dirigea sa première attaque. Le 22 mai, il se glissait dans le chenal, malmenait nos marchands et les taillait à merci pour une valeur de cent cinquante à deux cent mille ducats d'or. Quatre nefs de Hambourg en armement dans le port étaient livrées aux flammes; une colonne de trois mille hommes débarquait pour enlever la citadelle de l'Écluse, défendue par des forces franco-flamandes. La garnison tint ferme et donna le temps au duc de Bourgogne de rassembler une armée de secours. Thomas de Lancastre dut reculer jusqu'à l'entrée du Zwyn. En ce moment, arrivaient sur lui trois carraques génoises, qui cherchaient à gagner le port de l'Écluse.

Formidables, couvertes jusqu'à mi-mât d'un parapet de bretèches derrière lequel deux cents arbalétriers tiraient à coup sûr, elles n'hésitèrent pas à attaquer des forces dix

(1) Douet d'Arcq, *Recueil de pièces inédites relatives à Charles VI*, t. I, p. 268-269 et 299. — Archives nation.. T 238 3-4. — Le vice-amiral armait aussi les galères de Rouen, 6 juin 1405 (Pièces orig., vol. 1528, doss. Hogue, 10. — Pièces orig., vol. 2425, doss. Raguier, p. 19).

(2) *Proceedings*, t. I, p. 267.

(3) Rymer, t. IV, 1re p., p. 78 : 60 nefs et 2,100 hommes de troupes. — Wylie, en s'appuyant sur les *Issue Roll* (6e année d'Henri IV, 20 juillet 1405) et sur le trente-sixième rapport du Deputy Keeper (p. 81, 157, 262, etc.), évalue la flotte anglaise à une centaine de bâtiments et quatre ou cinq mille hommes (*History of England under Henry the Fourth*, t. II, p. 101).

fois supérieures. L'une d'elles avait pour patron un homme résolu, Nicoloso de Moneglia, grand corsaire qui venait d'enlever à l'abordage une coque vénitienne (1). Elle se jeta, toutes voiles dehors, sur la nef amirale d'Angleterre, qui vira lof sur lof pour éviter le choc et eut néanmoins la poupe défoncée. Il fallut qu'un tout jeune homme, la poitrine trouée par deux traits d'arbalète, vînt dégager Thomas de Lancastre; ce trait d'héroïsme du comte de Kent décida de la défaite et de la prise des navires génois (2).

Sans désemparer, la flotte anglaise abordait le 27 juin à La Hougue Saint-Vaast : en moins d'une semaine, La Hongue, Montebourg, Barfleur, La Pernelle, Fontenoy, quarante villages, sept lieues de pays, furent dévastés comme par une nuée de sauterelles : dans la seule paroisse de « Réeville, qui est joignant la dicte Hogue », les troupes anglaises « ardirent VII^c LXXIV (sept cent soixante-quatorze!) maisons, et en emportèrent leurs biens, et les uns en menèrent prisonniers en Engleterre : » les derniers habitants, « de tous poings povres et désers de tous biens, » n'osaient « gésir aux hostelz, mès ès fossés et ès buissons (3). » Les Anglais se rembarquèrent au moment où les troupes de Harfleur, mandées par exprès, accouraient sur eux (4). Ils laissaient les débris de plusieurs vaisseaux échoués à Quettehou, vers la roche de Benoiste (5).

Lorsque la mer fut libre, le 22 juillet, la division de Har-

(1) *Chronique de Morosini*, fol. 117, 125 v° du Ms. de la bibliothèque palatine de Vienne, éd. Lefèvre-Pontalis et Dorez, t. I, p. 184. Moneglia, du moins, était l'un des trois patrons génois.

(2) *Annales Henrici Quarti*, p. 401. — WYLIE (ouv. cité, t. II, p. 103) croit que le comte de Kent reçut sa blessure à l'attaque de l'Écluse.

(3) Archives nation., P 1916², n° 44322 et 44326. — British Museum, *Additionnal Charters*, 51. — *Chronique de P. Cochon*, p. 211. — DUPONT, *Histoire du Cotentin*, t. II, p. 499.

(4) DOUET D'ARCQ, *Recueil de pièces inédites relatives à Charles VI*, t. I, p. 268. — British Museum, *Additionnal Charters*, 51.

(5) *Mémoires de la société des antiquaires de Normandie*, t. XIII, p. 109.

fleur, forte de seize vaisseaux et de deux carraques (1), rallia l'escadre de Brest. Le corps auxiliaire promis à Glendowr avait plus que doublé : le grand maître des arbalétriers, Jean de Hangest, conduisait six cents des siens; le maréchal de Rieux menait huit cents hommes d'armes et douze cents hommes de pied; quant à Le Borgne de La Heuse, dont l'office de chambellan de France indiquait assez peu les attributions militaires, il se réserva le commandement de la flotte, cent vingt voiles (2). Le 7 août, Henri IV était avisé que les Français avaient abordé à Milford dans le comté de Pembroke (3) et qu'ils enlevaient les villes de Milford et d'Haverford, enclaves anglaises, comme leur nom l'indique, jadis fondées par des Flamands. Une armée de dix mille Gallois rejoignit nos troupes en sonnant de ces trompes dont les modulations tenaient lieu de paroles (4). Et tous ensemble investirent le port de Tenby : la flotte, contournant la presqu'île du Pembroke, amena le matériel de siège et ferma le blocus. Elle fut prise à revers par la flotte anglaise du sud, qui la dispersa et brûla quinze navires échoués sur la grève. L'échec causa une telle panique aux troupes de terre qu'elles abandonnèrent machines, artillerie et bagages pour disparaître plus vite. Dénués de tout, les Français cheminaient tristement sous l'escorte de deux mille cavaliers gallois, qui formaient toute la cavalerie, les chevaux ayant crevé pendant la traversée. Quelques-uns s'écartèrent de la route pour visiter le grand cromlech connu sous le nom de Tombeau d'Arthur. Peu après, Caermarthen, la « ville de Merlin »

(1) *Chronique du P. Cochon*, p. 211. — *Chronique du religieux de Saint-Denys*, liv. XXVI, chap. XVIII, t. III, p. 322 : elle parle de deux grands vaisseaux et de trente moyens ; les deux chroniques ne semblent connaître que la division normande.

(2) *Chronique d'Enguerrand de Monstrelet*, t. I, p. 81. — Les *Annales Henrici quarti* (p. 415) évaluent la flotte française à cent quarante bâtiments.

(3) RYMER, t. IV, 1re p., p. 85.

(4) *Le Victorial*, trad. A. de Circourt et de Puymaigre, p. 308.

l'enchanteur, apparut à l'horizon : stimulés par les souvenirs épiques que cette forteresse évoquait, Français et Gallois l'emportèrent, malgré sa position et une garnison de 320 hommes (1). Puis nos gens s'engagèrent dans la Montagne Noire en détruisant au passage les forteresses anglaises. A dix milles de Worcester, une armée ennemie retranchée sur des collines barrait la route. Durant une semaine, les deux armées restèrent en présence des deux côtés d'un grand vallon. Chaque parti perdit en escarmouches une soixantaine d'hommes. Les fourrageurs gallois enlevèrent de nuit les bagages des Anglais, qui décampèrent : les Français rebroussèrent également chemin, jugeant la campagne terminée. Ils gagnèrent Cardigan sur la côte occidentale (2) des Galles, fixé d'avance pour le rembarquement.

L'escadre française, durant sa croisière de l'été (3), s'était laissé battre une seconde fois par la flotte du sud commandée par lord Berkeley, Thomas Swynburn et Harry Pay : elle avait perdu quatorze bâtiments, sept capitaines et le *sénéchal de France* (4), lisez le *chambellan* de La Heuse. Ses débris, six petits vaisseaux, dit-on (5), ne purent embarquer que le maréchal, le maître des arbalétriers et les hommes d'armes. Ils abordèrent à Saint-Pol-de-Léon à la Toussaint (6), non sans avoir subi la chasse des croiseurs ennemis, que l'amiral de Bretagne Penhoët repoussa à la tête de son escadre léonnaise (7).

(1) WYLIE, *History... Henry the Fourth*, t. II, p. 7, 302.

(2) *Chronique du religieux de Saint-Denys*, l. XXVI, chap. XVIII, t. III, p. 322. — *Annales Henrici quarti*, p. 415. — DOUET D'ARCQ, t. I, p. 64. — WYLIE, t. II, p. 303.

(3) *Chronique d'Enguerrand de Monstrelet*, t. I, p. 81.

(4) *Annales Henrici quarti*, p. 415.

(5) *Chronique du religieux de Saint-Denys*, liv. XXVI, chap. XXIII.

(6) *Chronique d'Enguerrand de Monstrelet*, t. I, p. 84.

(7) Mandements de l'amiral Jean de Penhoët, 28 octobre et 3 novembre 1405 (Dom MORICE, *Mémoires... de Bretagne*, t. II, col. 746).

Les gentilshommes se vantaient d'avoir fait une campagne que, de mémoire d'homme, aucun roi de France n'avait pu entreprendre et d'avoir ravagé plus de soixante lieues dans les domaines du roi d'Angleterre. Mais leur honneur avait une tache, à demi effacée, je le veux bien, par l'ordonnance de 1339 qui prescrivait aux gens d'armes d'embarquer les premiers. C'était l'abandon de leurs camarades, douze cents hommes de pied et cinq cents arbalétriers, laissés sous la conduite d'un simple écuyer picard nommé Le Bègue de Belay (1). Ils réparèrent noblement cet oubli de la solidarité militaire en retournant chercher le reste de l'armée avec vingt-huit vaisseaux frétés par eux. Plusieurs d'entre eux payèrent même de leur liberté cette belle action, car huit de leurs bâtiments tombèrent entre les mains de l'ennemi : les autres atteignirent le pays de Galles et ramenèrent pendant le carême de 1406 les abandonnés. Owen Glendowr, acculé dans les marais de Snowdon, tint tête aux Anglais et mourut, les yeux tournés vers la France (2).

Cependant, Charles VI avait réclamé (3) et obtenu, aux termes des anciens traités, l'appui de la flotte espagnole. En 1405, quarante nefs basques et trois galères de l'arsenal de Santander, à défaut des galères de Séville que la saison avancée ne permettait plus de faire entrer utilement en ligne, eurent ordre de partir pour la Manche et d'agir de concert, autant du moins que le permettait l'obligation pour les galères de chercher chaque nuit l'abri de la terre et pour les nefs la nécessité de garder le large (4).

(1) *Annales Henrici quarti*, p. 419 : les huit vaisseaux pris étaient chargés d'hommes d'armes. — *Chronique du religieux de Saint-Denys*, t. III, p. 328.

(2) Le chancelier de Galles est à Paris le 21 octobre 1407 (Fontanieu, vol. 865, p. 148).

(3) Lettre du duc de Bourbon au roi de Castille pour presser l'envoi des quarante nefs promises par le roi, 7 juillet [1404] (Archives nation. K 1482, B 1 à 6).

(4) *Le Victorial*, chronique de Dom Pero Niño, comte de Buelna, par

V

UN JOURNAL DE BORD.

Le capitaine des galères, Pero Niño, jeune homme de vingt-sept ans, avait acquis quelque notoriété par ses croisières contre les Maures. Il en obtint davantage dans la guerre franco-anglaise et, comme il eut la bonne fortune d'avoir pour alferez ou enseigne un biographe enthousiaste, nous connaissons les moindres faits d'armes de l'invincible comte de Buelna. Odyssée et Iliade tout à la fois, *le Victorial* est l'apologie de la chevalerie d'aventure qui, parfois, enfanta des prodiges : écrivain instruit, c'est-à-dire farci de légendes et d'aphorismes, mais observateur consciencieux, l'alferez Gutierre Diaz de Gamez a fourni à plus d'un historien la description colorée de la vie médiévale (1). Au milieu des coutumes, des croyances, de la science du temps, sa plume alerte trace un lumineux sillage.

Voici l'Angleterre, la *terre des merveilles*, traduit notre étymologiste (2) : de ces merveilles, la plus étonnante n'estelle pas la métamorphose d'Éléonore de Guyenne en une martyre de la chasteté?

Gutierre Diaz de Gamez, son alferez (1379-1449). Traduction A. de Circourt et de Puymaigre. Paris, 1867, in-8°, p. 206; livre II, chap. xvi. — *La Cronica de don Pedro Niño*, a été éditée par Don Eugenio de Llaguno Amirola. Madrid, 1782, in-4°, et commentée par Don Josef de Vargas Ponce, *Varones illustres de la marina española*. Madrid, 1807, in-8°.

(1) Mérimée, entre autres, a donné, en français moderne, la relation de la visite de Niño au château de l'amiral de France.

(2) Un contemporain, Eustache Deschamps, donne une autre « interprétacion » tout aussi fantaisiste :

... appelée
Fut d'Angela, fille à un duc puissant.

*OEuvres complètes d'*Eustache Deschamps, éd. du marquis de Queux de Saint-Hilaire, pour la Société des anciens textes. Paris, 1889, in-8°, p. 88.

Des contes de ce genre, la Fille aux mains coupées, l'enlèvement d'Hélène et la guerre de Troie, berçaient la vie de château si délicieuse à en ouïr l'hospitalité offerte à Niño dans la demeure princière de l'amiral de France. Mais l'accueil réservé aux héros n'est qu'une trêve, un éclair dans la rude existence du marin.

De cette vie, qui fut la sienne pendant trois ans, Gutierre Diaz nous offre la saisissante image, relevée par l'emploi scrupuleux des termes nautiques. D'un mot, on comprendra la valeur de son œuvre : c'est presque l'unique spécimen que le moyen âge nous ait laissé d'un journal de mer. Aussi, ne sera-t-il pas sans intérêt d'y faire de larges emprunts.

Arrivé à la Rochelle, étape ordinaire des flottes de Castille, Pero Niño s'avisa, sur le conseil de quelques chevaliers français, de razzier un convoi anglais à Bordeaux. Il trouva du renfort à Royan et à Talmont, occupées par des garnisons françaises. L'escadrille des flibustiers, trois galères et deux chaloupes, quittant Talmont à la seconde guette de nuit, rama sourdement avec le flot.

A l'aube, elle surprenait Bordeaux; l'alarme donnée, une grêle de flèches partit des deux rives, et plus de cent bateaux chargés d'hommes d'armes assaillirent les galères, sur lesquelles les nefs anglaises sous voiles et prêtes au combat tiraient à boulets.

La retraite s'imposait. Elle se fit en bon ordre, face à l'ennemi. Pero Niño laissait comme adieu un gigantesque incendie de cent cinquante maisons des faubourgs et des meules de blé du pays, quelque effort que fissent les milices bordelaises pour entraver l'œuvre de destruction. L'arrivée imminente d'une flotte anglaise décida Niño à quitter la Gironde pour ne point se laisser prendre dans une impasse : il doubla non sans peine le Pas des Anes au large de Cordouan, en ramant contre le vent et la marée qui faillirent drosser à la côte une des galères.

De retour à La Rochelle, Pero Niño rencontra deux galères richement armées qu'un seigneur français, Charles de Savoisy, amenait de Marseille. Les deux condottiere se connaissaient de réputation. Charles de Savoisy, condamné à un bannissement de trois ans à la suite de sanglants démêlés avec l'Université de Paris, avait employé son exil en croisières contre les Maures. Les richesses et les esclaves gagnés dans ces expéditions lui auraient même servi à construire le magnifique château de Seignelay près d'Auxerre (1), où plus tard séjourna le plus fameux ministre qu'ait eu la marine française. Niño et Savoisy résolurent de naviguer de conserve; le grand seigneur français eut la courtoisie de se ranger aux ordres du commandant espagnol et de lui reconnaître le droit exclusif d'allumer le fanal de poupe, prérogative des capitaines d'escadres.

De peur de tomber au milieu d'une flotte anglaise, on serra Belle-Isle, cette île que le pape avait prise sous sa protection en frappant d'excommunication quiconque attaquait les insulaires sans défense. Gamez ne manque pas de rappeler la fameuse légende de l'*île des femmes Namnètes* (2), où les femmes, dit-il, ne peuvent accoucher (3) : mais il ne sait, et pour cause, où placer l'île.

Après une relâche à Guérande, l'escadrille entra dans les tourbillons du raz, où la mer semblait bouillir comme l'eau d'une chaudière. Les gouvernails de chasse bien ajustés aux deux flancs des galères, on se laissa aller aux courants qui en trois ou quatre heures sortirent la flottille du terrible pas-

(1) Cf. sur Charles de Savoisy les notes de M. DE CIRCOURT dans son édition du *Victorial*, p. 561. — Charles VI avait défendu à Savoisy qu'il fît la guerre aux Anglais : le grand seigneur passa outre en répondant qu'il agissait « comme bon et loyal François » (JUVÉNAL DES URSINS, coll. Michaud et Poujoulat, t. II, p. 436).

(2) STRABON, liv. IV, chap. IV, p. 6 : Strabon parle de la séquestration des femmes namnètes ou amnites dans une île de la côte.

(3) *Le Victorial*, liv. II, chap. XXX, éd. de Circourt, p. 271.

sage du Four. Martin Ruiz de Avendaño rencontré en cours de route, ne voulut point s'associer aux deux chevaliers d'aventure, sous le prétexte qu'il escortait un convoi marchand.

Niño et Savoisy n'en résolurent pas moins de courir les côtes anglaises (1). Le temps semblait favorable, le coucher de soleil fut de bon augure ; la nouvelle lune avait une des pointes du croissant tournée vers la mer. Les galères sortirent de Saint-Malo-en-l'Ile au commencement de la nuit; pendant le premier quart, elles ramèrent vers le large, le fanal allumé en poupe de la capitane, et mouillèrent ensuite sur un grappin pour laisser reposer la chiourme. Au quart de l'aube, on reprit la route ouest-nord-ouest, au plus près, le vent dans la joue de bâbord. Vers le soir, le vent fraîchit, donnant à mi-proue; le temps devint menaçant; on hissa les artimons et on établit les gouvernails. Le patron, blême, observait l'horizon, consultant la boussole et la carte marine : il parlait tout bas aux marins, déjà parés pour la manœuvre. Une grande tempête était proche, et nulle part un abri : fuir, c'était tomber en travers du raz; marcher à l'ouest, c'était s'enfoncer dans les profondeurs insondées de l'océan ; un seul parti restait, gagner à tout prix la côte anglaise, sauf à virer de bord si l'on n'y pouvait atterrir, mais suivre le fanal aussi longtemps que possible. Ces résolutions à peine arrêtées en conseil des patrons, la tourmente éclata, furieuse; des lames énormes embarquaient jusqu'au milieu des galères, jetaient les bâtiments hors de leur route, les faisaient tourner sur place et les éparpillaient dans toutes les directions. La capitane tint toute la nuit au plus près, avant de céder et de faire vent arrière, la voile hissée moins haut que la taille d'un homme, l'équipage sous le pont, les écoutilles fermées.

(1) *Le Victorial*, liv. II, chap. XXXI, éd. de Circourt, p. 274. J'emprunte presque textuellement au récit de Gamez le récit de la traversée et de la tempête qui suivit.

La chaloupe arrachée de la poupe, une mer creuse, des lames si hautes que leur cime masquait la lune, la pluie à flots, plusieurs hommes étouffés sous le pont (1), tant on y était serré, est-il possible de rendre l'horreur de cette épouvantable nuit. Sur le midi pointèrent les clochers de quelques églises bretonnes, au-dessus d'une côte plate et basse qui ne fournit point de relèvements. Et Niño put aborder à l'Abervrac'h, au *Havre des fées* (2) : il dressa sa tente dans l'une des îles du havre. où il festoya plusieurs chevaliers bretons. Savoisy l'avait rejoint le 23 août (3); les autres galères, échappées aussi à la tempête, étaient en quête les unes des autres à travers les ports de Bretagne, aussi fut-ce une grande joie pour les cinq équipages de se trouver réunis après de telles alarmes.

Les galères remises en point, Niño poursuivit ses projets de descente en Angleterre. La mer était calme, la traversée se fit sous la bâtarde et la misaine. Le lendemain, on abordait en Cornwall. En se laissant aller aux courants (4) de la barre (5), on pénétrait dans la rade de « Chita », actuellement East Looe (6), joli petit port (7) abrité des vents, où 26 navires marchands étaient à l'ancre : les rues du bourg, étagé sur la pente d'un côteau, y descendaient en pente douce. Les arbalétriers franco-castillans eurent tôt fait d'enfoncer les milices anglaises, et les rameurs de piller le village. En trois heures, tout fut terminé; le bourg brûlait, les

(1) De la galère de Savoisy en réalité. Savoisy avait dû cintrer sa galère avec des câbles et des paillets.

(2) Finistère, commune de Landéda.

(3) *Chronique du religieux de Saint-Denys*, liv. XXVI, chap. XVII, t. III, p. 317.

(4) De l'Heylmouth, selon les traducteurs du *Victorial*, p. 281, notes 1 et 2.

(5) *Le Victorial*, liv. II, chap. XXXII, p. 281.

(6) WYLIE, t. II, p. 322.

(7) « Chita » (GAMEZ), « Tache » (RELIGIEUX DE SAINT-DENYS) auraient été Saint-Ives ou Saint-Erth, l'un au nord du cap Cornwall, l'autre sur l'Heylmouth, suivant M. DE CIRCOURT (*Victorial*, p. 281, n. 9).

bâtiments étaient en flammes, sauf deux nefs que le capitaine envoya bien amarinées à Harfleur : à l'entrée de la passe, une grêle de pierres et de traits tomba d'une haute roche qui dominait les galères, mais sans entraver leur marche.

On parut devant Dartmouth, théâtre de la défaite de Guillaume Du Chastel. Niño, confiant en ses « poings », voulait opérer une descente vengeresse ; Savoisy eut peine à l'en dissuader, lui montrant les nombreuses troupes qui accouraient au rivage. Du reste, on craignait de tomber au milieu de la flotte anglaise du sud qui, en ce moment, pourchassait les transports français de l'expédition de Galles, et il y eut un moment d'émoi que le fier castillan Gamez ne dissimule pas (1). Plymouth ne réservait pas aux corsaires un meilleur accueil : située à une portée de canon de la mer, elle commande une rivière que traversait un pont de bateaux semblable au pont de Séville. Dès qu'elles aperçurent les galères, les nefs marchandes s'étaient halées vers ce pont. Il fut impossible de les prendre, car les bombardes et les canons du Plymouth ouvrirent un feu si intense que les galères faillirent être coulées : un boulet de pierre passa au-dessus d'elles plus haut que deux tours et tomba dans la mer à près d'une demi-lieue. On eut hâte de se mettre hors de portée.

D'un danger, on tombait dans un autre. Le vent et le courant emportèrent les navires à la dérive sur les roches du golfe d'Exeter, « de Casquet », sans qu'il servît à rien de ramer. Mais ce même courant qui les mit en perdition les sortit de péril en refluant vers la haute mer. Par mesure de sûreté, les galères gardèrent le large durant la nuit et n'attaquèrent l'île de Portland que le lendemain. Les habitants du bourg de Chesilton prirent la fuite pour se réfugier dans les cavernes des falaises de l'Ouest, accessibles seule-

(1) *Le Victorial*, liv. II, chap. xxxv. — Juvénal des Ursins, année 1405, coll. Michaud et Poujoulat, t. II, p. 436.

ment par des sentiers très étroits et en lacets, qu'un seul homme pouvait défendre. Les corsaires n'eurent donc aucun mal à piller le bourg et à emmener les troupeaux (1).

Une de leurs bandes parcourait Portland; l'autre engagea un vif combat avec les hommes d'armes et les archers anglais du continent, qui venaient au secours des insulaires par les sables de Chesil-bank découverts à marée basse. Beaucoup d'ennemis avaient forcé le passage, malgré l'énergique résistance de Savoisy et de Niño, quand les pillards castillans arrivés sur les hauteurs de l'île virent qu'on se battait. Ils revinrent au pas de course, la bannière de leur capitaine en tête de colonne et refoulèrent vigoureusement les Anglais jusqu'à la langue de terre que Savoisy disputait vaillamment. Leur intervention décisive et la marée montante forcèrent les ennemis à regagner la terre ferme. Jusqu'au soir, on échangea des projectiles entre le continent et l'île que séparait un détroit large d'un jet de pierre; puis, les blessés pansés, les prisonniers embarqués, nos corsaires remirent à la voile.

Des descentes continuelles le long des côtes leur procuraient la viande, l'eau et le bois nécessaires pour leur provision, des étoffes et d'autre butin (2). Ainsi allant, Niño eut connaissance de Pool, résidence du terrible Harry Pay, aussi redouté en Espagne qu'en France, pour avoir brûlé Gijon et enlevé le crucifix vénéré de Sainte-Marie de Finistère. Attaquer Pool était des plus téméraires. Savoisy se prononça nettement contre : Niño répondit qu'il débarquerait ses seuls Castillans : on apercevait au loin, adossée à des collines, une tour couverte d'une toiture d'étain en forme de coupole. Des nuées d'Anglais fondirent de là sur les Castil-

(1) *Le Victorial*, liv. II, chap. XXXVI. Gamez ajoute que les Français mirent le feu aux maisons, malgré les Castillans qui auraient eu pitié de la pauvreté des insulaires.

(2) *Le Victorial*, liv. II, chap. XXXVII.

lans débarqués et les repoussèrent vers la mer. Niño envoya un renfort de gens d'armes avec son cousin Fernand et les lança de nouveau à l'attaque : le bourg, cette fois, fut entièrement incendié, sauf une belle habitation que défendaient une foule de gens réfugiés à l'intérieur. C'était l'arsenal de Harry Pay : canons, agrès, voiles, armes et apparaux de tout genre pour les navires de guerre, voilà ce que trouvèrent les Castillans quand les défenseurs eurent évacué la place par les portes de derrière. Ils enlevèrent ce qu'ils purent et reprirent, en combattant, la route du rivage. Les Anglais les serraient de si près « qu'on aurait pu distinguer les roux des noirs ». Derrière des mantelets plantés en terre et appuyés contre un pieu, ils décochaient leurs flèches si dru que les Castillans, placés en contre-bas, ne pouvaient ni s'embarquer, ni se baisser pour tendre leurs arbalètes. A voir Gamez le porte-bannière criblé de traits et l'armure faussée, on l'eût pris pour le taureau dans l'arène; quant à ses compagnons, les flèches piquées dans leurs jaques et leurs soubrevestes leur donnaient un faux air de Saint-Sébastien. Les Espagnols ayant reculé de trois pas, leur bannière était en péril, le nombre des ennemis augmentait sans cesse. Il était temps de frapper un dernier coup. Niño quitta sa galère avec la poignée d'hommes qui restaient; Savoisy débarquait ses chevaliers. Les trompettes sonnaient la charge : « Saint-Jacques! Saint-Jacques! » les Anglais lâchèrent pied, leurs gentilshommes couvraient vaillamment la retraite et le frère d'Harry Pay se fit tuer.

Niño aurait voulu, pour couronner sa croisière, voir Londres. Mais les pilotes et les comites, fatigués, gouvernèrent sur Southampton qu'ils lui présentèrent comme le port de la capitale. Des estacades de pieux fichés dans la grève et des batteries de canons n'empêchèrent pas les Franco-Espagnols d'accoster, de s'emparer des pièces et

de brûler la ville (1). On n'épargna qu'une carraque génoise désarmée, indûment prise par une flotte ennemie et restituée après procès à ses propriétaires. Il côtoya quelque temps l'île de Wight, couverte d'épaisses forêts et très plate. Lorsqu'il voulut mettre à terre quelques éclaireurs, des centaines d'archers les obligèrent à rembarquer au plus vite. Il alla se ravitailler ensuite dans les îles anglo-normandes. Des descentes à Chausey et Aurigny, riches en troupeaux, procurèrent la provision de viande nécessaire à ses marins (2).

Vers la fin de septembre, les galères ralliaient sous les remparts de Harfleur les quarante nefs de Martin Ruiz de Avendaño auquel Niño reprocha vivement son inaction. Du biscuit au « plein de ses galées » (3), trois baleiniers français partageant sa fortune, Niño reprenait au quart de l'aube la route de l'Angleterre, quand une bourrasque le contraignit de regagner le port. Sa présence suffit à tenir en respect les Anglais qui d'ordinaire menaçaient l'estuaire de la Seine. Mais le froid et les pluies, si pénibles à supporter pour des méridionaux, obligèrent l'escadrille à chercher gîte et abri pour l'hiver (4).

Elle s'enfonça dans la Seine, glissant entre de grands villages, de riches manoirs, des bois et des vergers; le 14 novembre, en arrivant à Rouen, Niño requérait la commune de le souffrir, lui, ses galères et ses marins. Fort peu rassurés sur la « contenance » de ces « merveilleuses gens » que des émissaires avaient épiés à Harfleur, mais trop bons politiques pour déroger vis-à-vis d'un allié à la courtoisie

(1) Juvénal des Ursins, année 1405. Il met le sac de Southampton au compte d'une flotte française.

(2) *Le Victorial*, liv. II, chap. xxxix et xl.

(3) Quittances de Niño, 3 et 7 octobre 1405. Pièces orig., vol. 2113, doss. Nino; publiées, du moins la seconde, par M. de Circourt, dans l'édition du *Victorial*, p. 314, note 2.

(4) *Le Victorial*, liv. II, chap. xli.

française, les Rouennais surent concilier les lois de l'hospitalité avec le souci de la sécurité générale. Il n'est point sans intérêt de relater les mesures de police urbaine que l'on prenait au moyen âge durant le séjour d'une escadre étrangère.

« Avant tout euvre, Peron Igne » fut prié « de déposer harnas, armeurez, arbalestes et toute deffense en la main des genz du roy. » Qu'il n'eût point à s'en froisser! C'était le roi qui le mandait, les bourgeois de Rouen ayant eu soin dès le 27 septembre « d'impétrer » les instructions de la Cour. Les murailles en bordure sur la rivière, réparées d'avance, n'offraient d'autres ouvertures « pour le fait de la marchandise » que « certaines allées » faciles à garder par des pelotons du guet et les arbalétriers communaux (1). La ville ainsi garantie de toute surprise, les Espagnols reçurent avis de n'y séjourner que du soleil levant au crépuscule, d'y vaquer sans armes et de rien prendre sans payer, sous peine de la hart : ils étaient justiciables de la juridiction royale en cas de « coulpe » ; pour plus de sûreté on avait demandé au capitaine la liste, avec noms et surnoms, de ses huit cents hommes : galères et gens étaient relégués de l'autre côté du fleuve, sur la rive gauche, « à celle fin » de ne pas nuire à « la marchandise (2). »

Pero Niño n'eut qu'à se louer de ses hôtes, des Rouennais qui l'avaient reçu avec honneur dans un grand hôtel, de l'amiral de Trie qui l'hébergea dans son luxueux château de Sérifontaine et de madame l'amirale, « la plus belle dame qui fût alors en France ». Le conseil royal à Paris fit également un bon accueil au capitaine, mais un moins bon à sa demande d'argent : Niño dut prononcer « des mots très

(1) Registre des délibérations de l'Hôtel de ville de Rouen, publié par M. DE BEAUREPAIRE, *Notes sur le voyage de Dom Pedro Niño en Normandie pendant les années* 1405 et 1406, dans le *Précis analytique des travaux de l'Académie de Rouen*, t. LXXV, p. 490.

(2) *Ibidem*, t. LXXV, p. 491.



forts », parler de violation des traités entre la France et la Castille, de crime de lèse-majesté envers son roi (1). Bref, il arriva à ses fins, reçut de l'argent, fit confirmer pour dix ans les privilèges accordés aux marchands espagnols (2), et au printemps reprenait ses croisières.

Le 16 juin 1406, à six heures du matin, comme les galères espagnoles quittaient Rouen, une éclipse de soleil jeta l'épouvante parmi les matelots : « Le soleil est blessé, disaient-ils. De toute cette lune, il ne faut point partir, c'est le présage de terribles tourmentes. »

« Les astronomiens », assemblés, leur donnaient raison, déclarant la chose « bien estrange et signe d'un grand mal à venir (3) ». Au mépris de ces aruspices, Pero Niño ordonna de ramer et de continuer le voyage au nom de Dieu. Rejoint par les deux galères de Savoisy et trois baleiniers de Harfleur, ceux de Robin Loti, Jean de Valle et Jean Conille, dit Capitaine (4), il partit à la recherche des vaisseaux anglais en rangeant la côte depuis le cap de la Hève jusqu'à Sangate, en vue de Calais, puis la partie septentrionale de l'Angleterre, dite *Devers le Nord.*

La traversée du canal de Flandre entre Douvres et Calais se fit aisément, sous les voiles d'artimon, les avirons rentrés : le vent soufflait grand frais du sud-est. On entrait dans la zone très dangereuse des bancs de Flandre, sables mouvants qui nécessitaient l'emploi incessant de la sonde :

(1) *Le Victorial*, liv. II, chap. XLII et XLIII.

(2) En 1364. Janvier 1406 n. st. (Brienne, vol. 322, fol. 194).

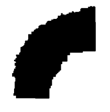
(3) CHAUCER, *Complete Works*, éd. Skeat, t. I, p. 122. — MURATORI, t. XVIII, p. 590. — *Chronique du religieux de Saint-Denys*, t. III, p. 390. — *Archives historiques de la Gironde*, t. III, p. 181. — Cf. WYLIE, t. III, p. 46.

(4) Archives nation., X[1A] 53, p. 277, arrêt du 11 septembre 1406. Ces trois baleiniers, dont l'un appartenait au garde du clos de Rouen, opérèrent ensemble dans la mer du Nord dans l'été de 1405, c'est-à-dire au moment de la campagne de Niño : ils prirent un vaisseau portugais frété par Bruges, et c'était probablement l'un des quatre vaisseaux portugais qui, nous le verrons, furent épargnés par Niño.

on naviguait au plus près, par la tourmente; à chaque instant, des hirondelles de mer du genre dactyloptère venaient s'abattre sur le pont. Arrivé à la hauteur d'une tour de vigie qui marque l'entrée du Zwyn, Niño vira sur la côte anglaise. Il reconnut Orwell et, pour n'être pas aperçu, garda la haute mer jusqu'à la nuit. Au point du jour, il devait occuper le pont sur la Sipping pour empêcher les gens d'Harwich, Maningtree et Ipswich de porter secours à Orwell; pendant ce temps, ses compagnons enlèveraient la ville. Mais toute la nuit il venta du large avec tant de violence que les bâtiments, de peur d'échouer, durent chercher un abri à l'Écluse. Niño y fut d'autant mieux reçu que les Flamands redoutaient l'apparition d'une flotte anglaise. Ce furent quatre nefs portugaises qui atterrirent : Savoisy et les Français s'apprêtaient à capturer ces alliés de Henri IV; mais Niño s'interposa, au nom des traités existant entre la Castille et le Portugal.

L'escadrille revint ensuite vers le canal de Flandre (1) : elle passa sous le feu de la tour de Lancastre nouvellement construite au risban de Calais (2), dont les grosses bombardes portaient très loin en mer; le reflux empêcha d'accoster et de brûler plus de deux vaisseaux (3). Mais le lendemain, Niño, qui avait passé la nuit à Ambleteuse, aperçut au large une flotte en panne. Il hisse la bannière du conseil : « Les Anglais sont là, et la mer est calme, dit-il; allons à eux. — Monseigneur, répond Charles de Savoisy, il y a là beaucoup de navires, parmi eux de gros vaisseaux; ils sont loin de terre; si le vent s'élevait, ce qui ne peut tarder sur cette mer, nous serions au milieu d'eux en grand péril. — La mer est calme pour le moment, reprend Niño;

(1) *Le Victorial,* chap. XLIX du liv. II, p. 373.
(2) *Ordin. of the privy Council,* t. II, p. 177.
(3) *Chronique du religieux de Saint-Denys,* liv. XXVII, chap. XVI, t. III, p. 462.



profitons-en; quand le vent viendra, alors comme alors. » Puis, il donne ses ordres aux commandants, fait distribuer du vin aux marins et sonner le branle-bas.

Les Anglais se formaient en bataille suivant l'ordre traditionnel; en première ligne, les grands baleiniers, flanqués sur les ailes de deux grosses nefs et d'une coque d'Allemagne; les petits bâtiments étaient placés en soutien. Faute de vent, les bateaux et quelques baleiniers mixtes à rames et à voile, remorquèrent les voiliers à leur poste de combat (1). A portée d'arbalète, les huit bâtiments franco-espagnols exécutèrent un tir nourri, auquel ripostaient les nombreuses troupes qu'on apercevait par-dessus les bordages longs et bas des baleiniers. Niño lardait les voiles anglaises de viretons garnis de goudron enflammé, et sa galère poussait au milieu des baleiniers ennemis, serrés les uns contre les autres, une chaloupe pleine de goudron en feu, que les Anglais détournaient avec leurs lances. Dans le temps que le capitaine s'efforçait d'attacher le brûlot, la brise se leva par l'arrière des Anglais, qui purent dès lors manœuvrer et profiter de leur énorme supériorité. Acharné au combat, Pero Niño faisait face, sans remarquer que Savoisy et les autres commandants de galères abandonnaient la bataille, cédant à la brise. Ses marins, de leur propre autorité, virèrent à leur tour. Le capitaine était devenu le point de mire de tous les navires ennemis. Les grosses nefs des ailes s'étaient rapprochées; et deux baleiniers le serraient de si

(1) C'est la traduction de ce passage que MM. de Circourt et de Vargas, deux anciens marins pourtant, n'ont pas compris : « Ficieron una as a los balleneros mayores é pusieron à las espaldas dos naos grandes è una coca de Alemania; é los balleneros pequeños pusieron en medio. Esto facian con los bateles, é aun avia algunos balleneros de remos è de vela. » M. de Circourt, qui avoue franchement qu'il n'a pas bien saisi la pensée de l'auteur, voit dans la dernière phrase la mention d'une troisième ligne (*Le Victorial*, p. 376.) — Le capitaine de frégate Don Josef de Vargas y Ponce (*Vida de Don Pedro Niño*. Madrid 1807, in-8°, p. 91) reproduit, sans l'interpréter, une partie du texte de Gamez.

près qu'ils auraient pu jeter les grappins d'abordage. Mais ils préférèrent la dépasser pour lui barrer la route; ce fut le salut de Niño. Des trois baleiniers français, fins voiliers, qui louvoyaient çà et là, celui qui tenait la tête reconnut le danger du capitaine. Il ralingua sa voile, pointa dans le vent l'avant de la vergue et stoppa!

La flotte ennemie l'eut bientôt enveloppé; Niño, croyant qu'il avait cassé quelque agrès, allait le secourir, quand le voilier français exécuta une si brillante manœuvre que les Espagnols, froids et bons juges, demeurèrent émerveillés. « Lorsqu'il vit que les Anglais se trouvaient sous le vent, il orienta sa voile vent arrière et passa entre eux très rapidement, ne s'inquiétant pas plus d'eux tous qu'un léger coursier manœuvrant entre des chevaux grands et pesants. Et quoi qu'il fût de dimension ordinaire, il courut sur l'un des baleiniers qui suivaient la galère du capitaine, le prit en travers près de la proue, brisa son beaupré, coupa son étai et le désempara entièrement. Je crois bien qu'il lui tua du monde dans cet abordage; et il l'aurait aisément enlevé, n'eût été qu'il n'osa pas lui jeter les grappins, parce qu'il se trouvait au milieu des Anglais; mais il préféra se dégager lui-même, et il se mit en sûreté. Il exécuta cela de telle sorte, que pas un baleinier n'osa s'approcher isolément de lui, mais tous ensemble cherchaient à l'arrêter; il se tira en les écartant avec ses gaffes (1) ». Quant à la galère de Niño, elle combattait en se repliant sur la côte et finit par rallier les autres galères et les baleiniers français près de Gravelines. Les bâtiments anglais de fort tirant d'eau n'osèrent la poursuivre, et la crainte d'échouer les empêcha d'engager un nouveau combat. Bien leur en prit, car la garnison castillane de Gravelines, qui suivait de l'œil toute l'affaire, serait venue au secours de Pero Niño.

(1) *Le Victorial*, éd. de Circourt, p. 378.

A bord de la flotte anglaise, dit le chroniqueur espagnol, se trouvaient la fille du roi d'Angleterre fiancée au duc de Hollande, et son escorte de grands seigneurs et de nobles dames. Le bruit de la rencontre vint jusqu'aux oreilles de Juvénal Des Ursins et du religieux de Saint-Denis, qui consignèrent la défaite d'une flotte anglaise à l'embouchure de la Tamise par les corsaires Capitaine et Bataille, de Harfleur, et par Savoisy. Les quatre nefs ennemies et leur galère d'escorte auraient été amarinées après avoir perdu cinq cents hommes tués et trois cents prisonniers : les vainqueurs auraient trouvé à bord une riche cargaison de fourrures et un évêque anglais (1). Comme il y a dans toute légende une part de vérité, ces mentions d'une princesse et d'un évêque parmi les passagers anglais permettent de supposer que les Franco-Espagnols combattirent les dix nefs et les quatre baleiniers de l'amiral Nicolas Blackburne et du vieux corsaire Jean Brandon de Lynn (2), qui transportaient la princesse Philippe, fiancée au roi de Danemark, et sa suite, en particulier l'évêque de Bath, Henri Bowet. Blackburne, ayant quitté Lynn aux premiers jours de septembre, aurait dérivé de quarante lieues dans le sud (3). Il atteignit du reste sans autre incident Helsingborg sur le Sund (4).

Au Crotoy, Charles de Savoisy dut se séparer de Pero Niño (5), faute d'argent pour solder ses marins. Avec les galères espagnoles Niño fit route vers la Normandie. Un

(1) Juvénal des Ursins, année 1406, éd. Michaud et Poujoulat, t. II, p. 440. — *Chronique du religieux de Saint-Denys*, liv. XXVI, chap. xvi, t. III, p. 462.

(2) Chaque nef avait deux canons et quarante boulets (Rymer, t. IV, 1re p., p. 99-101. — Q. R. Wardrobe, 95/35, Appendice F. — Wylie, t. II, p. 449).

(3) Voyez sur ce combat, la dissertation de M. de Circourt. (*Le Victorial*, 568, note 18). — Nicolas (*History of the Royal Navy*, t. II, p. 387-392).

(4) M. A. E. Green, *Lives of the princesses of England*, t. III, p. 357.

(5) *Le Victorial*, liv. II, chap. li, p. 386. — *Chronique du religieux de Saint-Denys*, t. III, p. 388.

matin, parurent sur le cap de Caux six baleiniers bien armés qui sortaient d'Harfleur. Les galères aussitôt de raser la terre et de se dissimuler, attendant un calme pour attaquer ces bâtiments suspects. Quel fut l'étonnement du capitaine espagnol quand les baleiniers amenèrent leurs voiles, hissèrent le pennon de France et firent le salut, qu'on se hâta de leur rendre. *La Sirène,* grande galiotte de Guillaume Le Boucher, la *Qui qu'en Groigne* de son frère Jacques, la *Quinquesale* de Samson Bart dit la Pinte, et les bâtiments de Loti, Morard et Boulart (1) partaient en quête d'aventures. Ils se rangèrent aux ordres de Niño, qui connaissait tous les patrons. Et tous ensemble allèrent chercher les Anglais sur les côtes de Bretagne. Un convoi de cent vingt voiles qu'on rencontra devait charger du sel dans la baie de Bourgneuf (2). Il était Français. Niño le retint. Il avait en vue une grosse entreprise pour laquelle des transports étaient nécessaires. En un conseil de guerre tenu avec les patrons et les deux frères Jacques et Guillaume Le Boucher, il avait résolu de faire appel à la noblesse bretonne pour conquérir Jersey.

La proclamation du capitaine espagnol tombait au milieu de soldats tout prêts : on redoutait une attaque des Anglais contre Saint-Malo (3). Il vit donc arriver nombre de chevaliers ou d'archers, charmés de prévenir l'ennemi; parmi les premiers, Hector de Pontbriant, seigneur de Pleurtuit près de Saint-Malo, et le sire de Tournemine. En deux jours, l'expédition fut prête; l'on partit par beau temps, à rames et à voiles. Dès que Jersey fut proche, une cinquantaine de

(1) Jouon des Longrais, *La lutte sur mer au* XIV*e* *siècle, et la prise de Jersey en* 1406 *par Hector de Pontbriand,* dans *l'Association bretonne* (1892), p. 189.

(2) *La Bahia :* M. de Circourt traduit à tort Batz près Guérande.

(3) Le roi avait envoyé Philippe de Villiers, en sous-ordre de Robert de La Heuse, pour sauvegarder Saint-Malo contre les entreprises de l'ennemi. Lettres du 3 juin 1406 (Jouon des Longrais, p. 160).

maraudeurs quittèrent le bord pour aller ramasser des coquillages, disaient-ils; ils furent promptement ramenés vers leurs bateaux par les troupes anglaises. Irrité de cet acte d'indiscipline, Pero Niño défendit sous peine de mort de descendre dans les canots et de quitter la flotte sans ordre. Il régla ensuite pour le lendemain le plan d'attaque. Les troupes prendraient terre sur l'îlot de l'Ermitage, qui à marée basse est relié à Jersey; puis, les transports regagnant la pleine mer, il faudrait vaincre ou mourir; trois bateaux remplis d'arbalétriers côtoieraient le rivage et tireraient sur les fuyards.

Ainsi fut fait. La *bataille* des hommes d'armes bretons, normands ou castillans, formait un gros d'un millier d'hommes, couvert sur les flancs par deux pavesades garnies d'arbalétriers et d'archers. Elle avait passé de l'îlot sur l'île et attendait de pied ferme l'ennemi. Les fantassins anglais, qui pouvaient être deux mille, chargèrent, tandis que deux cents cavaliers opéraient un mouvement tournant le long du rivage. Les uns et les autres furent repoussés par les tirailleurs des deux ailes. Alors donna la réserve anglaise, un millier d'hommes d'armes qui suivaient en rangs serrés les fantassins. La mêlée fut terrible. Hector de Pontbriant précipita le dénouement en renouvelant la manœuvre de Cocherel : il fonça avec une cinquantaine d'hommes sur la compagnie qui portait haut le pennon blanc à la croix de Saint-Georges, et du choc abattit le porte-drapeau et le commandant ennemi qui n'était autre que le receveur des taxes de l'île. Dès lors, les ennemis s'enfuirent dans toutes les directions. Niño garda quelque temps le gros de ses troupes en bataille dans la crainte d'un retour offensif; puis, quand tous furent reposés, il forma une colonne d'exploration. Les habitants demandèrent merci, offrirent dix mille couronnes de rançon et, non sans répugnance, consentirent à un tribut de douze lances, douze

haches, douze arcs et douze trompes que Pero Niño leur imposa pour une période de dix ans. Pendant ce temps, les transports avaient embarqué des bestiaux enlevés dans l'île (1); et toute la flotte repartit pour Brest où se fit la distribution du butin.

Bien qu'on fût en octobre (2), au début de la saison d'hivernage pour les galères, les trois bâtiments espagnols croisèrent quelque temps au nord de la Bretagne, de Brest à Saint-Malo et de Saint-Malo à l'île de Batz. Ce ne fut pas sans danger. Une nuit, l'escadrille, battue par la tempête, avait cherché un refuge près du mont Saint-Michel. On s'aperçut au jour que les bâtiments étaient presque à sec sur fond de roches et que les écueils émergeaient tout autour. Il fallut alléger les galères et les pousser à force d'épaules hors des récifs. Niño se décida enfin à doubler le raz de Saint-Mahé. On envoya tout le monde sous le pont et on ferma les écoutilles. La scène était d'une sinistre grandeur. Dans le clapotis furieux des vagues déferlant jusqu'au milieu des galères, montaient les hurlements des marins, qui imploraient à grands cris Sainte-Marie de Guadalupe, Saint-Jacques de Compostelle, Sainte-Marie de Finistère, Saint-Vincent du Cap ou frère Pero Gonçalez de Tuy... Le vent faiblit; la mer se calmait; le cap était franchi. Durant sa traversée de retour, Niño secourut deux nefs françaises en détresse sur la côte de la Valencine, entre Bordeaux et Bayonne, et recueillit Robert de Braquemont et l'évêque de Saint-Flour, ambassadeurs de Louis d'Orléans en Castille (3). Il n'eut plus d'autres rapports avec

(1) L'archipel anglo-normand était alors fort mal fortifié, et Niño aurait pu continuer ses succès. La même année (1406), le gardien des îles Jean de L'Isle avise le roi d'Angleterre du délabrement lamentable du château Cornet (British Museum, Cotton. Vespasian F XIII, fol. 25 B).

(2) *Le Victorial*, liv. II, chap. LII, p. 409.

(3) *Le Victorial*, l. II, chap. LII et LIII. — Les bâtiments de Guillaume Le Boucher, Jean de Lesmes, etc. avaient été courir des bordées fructueuses

la France. Il mourut quarante-trois ans plus tard, après avoir atteint de hautes dignités dans son pays et mérité l'amour d'une princesse de sang royal, Doña Béatrice.

VI

CAMPAGNE DE GUYENNE.

Par une noble émulation qui transformait leur rivalité en une œuvre patriotique, les ducs d'Orléans et de Bourgogne avaient résolu de chasser les Anglais, l'un de la Guyenne, l'autre de Calais : c'est à ce vaste plan d'opérations que préludaient les brillantes passes d'armes du condottiere espagnol. Le 31 octobre 1406, Louis d'Orléans amena quinze mille hommes sous les murs de Bourg-sur-Gironde (1), une des filleules de Bordeaux. Il confia la direction des travaux d'approche à un ingénieur italien, Dominique de Florence, et le blocus de la rivière à son favori Clignet de Brebant, promu amiral de France (2). En retour de ses avances pour l'armement de la flotte (3), il s'était cru en droit de disposer de l'amirauté. Son choix stupéfia les hommes de bon sens. Clignet, disaient-ils, a-t-il jamais bravé les dangers de la mer, manié le gouvernail ou manœuvré

à l'entrée du port de Southampton. Ils enlevèrent divers navires malgré la présence de « 5 vaisseaulx d'armées » (Archives nation., X[1A] 4787, fol. 517 : 3 mars 1407.)

(1) *Chronique du religieux de Saint-Denys*, liv. XXVII, chap. XV, t. III, p. 454. — *Petite chronique de Guyenne* jusqu'à l'an 1442, éd. G. Lefèvre-Pontalis, dans la *Bibliothèque de l'École des Chartes*, t. XLVII (1886), p. 64, 75.

(2) 1er avril 1406 (P. Anselme, *Histoire généalogique*, t. VII, p. 815). — Renaud de Trie avait résigné son office moyennant 15,000 écus d'or (*Chronique du religieux de Saint-Denys*, liv. XXVI, chap. XXVIII).

(3) Louis d'Orléans prête au roi 32,000 livres « pour le fait de l'armée qui présentement se doit faire sur la mer ». Paris, 16 mai 1406 (Nouv. acq. franç. 3653, p. 478).

les voiles et les rames? Connaît-il la joie qu'on éprouve à ramener son vaisseau dans le port, après avoir vaincu les difficultés d'une traversée périlleuse (1)?

Il avait failli entrer en campagne dès le mois de juin avec douze galères et six cents hommes de troupes. A la veille de quitter Harfleur, il avait été rappelé à Paris, non qu'on doutât de ses talents d'amiral novice, mais Louis d'Orléans, faisant passer l'intérêt de son protégé avant les affaires de l'État, lui avait ménagé un riche mariage avec la comtesse de Blois (2). Tous deux portèrent la peine de leur inconséquence; l'un acquit l'expérience de la mer au prix d'une défaite, dont l'autre subit les suites.

L'armée du duc d'Orléans campée devant Bourg se faisait ravitailler par mer. Dix-huit vaisseaux, que le capitaine de La Rochelle amenait chargés de vivres, s'étaient arrêtés, faute d'escorte, à quatorze milles de Bourg, à la hauteur de Saint-Julien de Médoc. Clignet de Brebant eut ordre de les aller chercher avec l'escadrille de blocus (3) et trois cents hommes d'armes. Le 23 décembre 1406, il tombait au milieu d'une flotte ennemie. Le défenseur de Blaye, Bernard de Lesparre, et un marchand bordelais, Arnal Makanhan, lui barraient la route à la tête de la garnison de Bordeaux et de navires anglo-bayonnais (4). Un brouillard intense empê-

(1) *Chronique du religieux de Saint-Denys*, l. XXVI, ch. XXVIII, t. III, p. 362. — Le duc d'Orléans attendait aussi des ingénieurs vénitiens (Archives de Venise, *Senato : Secreta*, t. III, p. 53 : JARRY, *Louis d'Orléans*, p. 347).

(2) *Chronique d'Enguerrand de Monstrelet*, t. I, p. 127. — Clignet, au lieu de reprendre la mer, organisait en juin une expédition contre Metz (JARRY, *Louis d'Orléans*, p. 335).

(3) Guillaume Vidal, noble de Saintonge, « au siège de Bourg, estoit en la nef de monsieur l'amiral » (Archives nation., X[2a] 18, fol. 42).

(4) Journal du siège de Bourg, dans les *Archives historiques du département de la Gironde*, t. III, p. 180. — *Petite chronique de Guyenne*, éd. G. Lefèvre-Pontalis, *Bibliothèque de l'École des Chartes*, t. XLVI, p. 64, 75. — CHAUCER, *Complete Works*, éd. Skeat, t. III, p. 108. — WYLIE, t. III, p. 82-83.

chait de distinguer les extrémités des deux flottes. Pendant deux heures d'une lutte acharnée, les chances de victoire se balancèrent; les Bordelais avaient vu tomber plusieurs des leurs, une galère anglaise était capturée; les morts et les « navrés » jonchaient les ponts. La nuit vint. Le lendemain matin, la lutte recommença : les Anglais reprirent leur galère et disloquèrent le convoi. Clignet de Brebant, le capitaine de La Rochelle Guillaume de Villaines, Charles de Savoisy et les autres capitaines battirent en retraite, vaincus, ayant 367 hommes hors de combat; ils laissaient aux mains des Anglais la nef de Lionel de Braquemont et cent vingt chevaliers ou écuyers, qui furent emmenés et rançonnés à Bordeaux. En vue même de Bourg, ils perdirent deux nefs incendiées par l'ennemi (1).

Cet échec découragea le duc d'Orléans et le décida à quitter Bourg le 14 janvier 1407 après trois mois de siège. Il n'attendait point la flotte de l'amiral breton Jean de Penhoët, déjà armée et prête à le seconder contre Bordeaux. Jean V de Bretagne, qui avait affecté tous les revenus de ses ports à l'entretien de cette flotte pendant deux mois (2), qui voyait chaque jour amener des prises et des prisonniers anglais (3), finit par se désintéresser d'une guerre où il était si mal secondé : il défendit d'armer en course jusqu'à ce que « autrement en soit ordenné » (4).

La Bretagne se retirait de la lutte ; Louis d'Orléans reve-

(1) *Chronique du Religieux de Saint-Denys*, liv. XXVII, chap. xv, t. III, p. 454. — *Chronique d'Enguerrand de Monstrelet*, I, 133-134. — *Petite chronique de Guyenne*, p. 64. — *Archives de la Gironde*, t. III, p. 181.

(2) Lettres datées du château de l'Hermine, 13 novembre 1406 (Blanchart, *Lettres et mandements de Jean V*, t. I, p. 117). Le vicomte de Rohan joignit son bâtiment à la flotte ducale, dont les marins furent enrôlés en décembre 1406 (*Ibidem*, t. I, p. 120, 122).

(3) Capturés par les baleiniers guérandais d'Hector de Pontbriant, Jean Bouchart, Guillo le Capitaine, Jean Colven, Pierre Le Conte. Avril-mai 1407 (*Ibidem*, t. II, p. 38, 81.)

(4) 24 juin 1407 (*Ibidem*, t. II, p. 66).

nait marri de son entreprise; Jean de Bourgogne, mal secondé par ses sujets flamands, n'avait pas mieux réussi contre Calais, qu'Henri IV s'était réservé de défendre en cas de danger pressant (1). La diversion qu'on avait espérée de la guerre étrangère tournait au détriment des partis. Exaspérés par leurs échecs, les ducs d'Orléans et de Bourgogne, le *bâton noueux* et le *rabot*, reprenaient leurs querelles, dont le dénouement sinistre eut lieu dans la nuit du 23 novembre 1407, rue Vieille-du-Temple, à Paris : Louis d'Orléans tombait sous les coups des sicaires de son rival. La victime eut des vengeurs; mais l'assassin gardait des partisans : et pour décider de la victoire, par une aberration de sens moral qui donne la mesure de leur haine, ni les Armagnacs, ni les Bourguignons ne reculèrent devant l'infamie de la trahison. Jean sans Peur, le premier, entra dans la voie honteuse; sa créature Jacques de Châtillon, promu amiral de France (2), eut ordre de s'aboucher à Boulogne avec l'amiral d'Angleterre et de « réparer les attemptas fais en la mer (3). » Le prix de cette démarche fut l'envoi en 1411 d'un corps auxiliaire de six cents hommes d'armes et de deux mille archers anglais. Le jeune duc d'Orléans se hâta de réclamer et de mériter la même faveur; l'abandon de sa dernière galère semblait un gage qu'il ne donnerait plus suite aux projets patriotiques de son

(1) Mandements du 20 octobre 1406 et 5 février 1407 (RYMER, t. IV, 1re p., p. 104, 108). — Henri IV avait demandé au roi de Portugal de lui envoyer comme renfort « aucun sufficeant povoir de ses galeyes ». 11 décembre 1405 (*Proceedings*, t. I, p. 280). Aussi le duc de Bretagne avait-il donné des lettres de marque à ses marchands contre les Portugais, 1405 (BLANCHART, *Lettres et mandements de Jean V*, t. I, p. 46). — Sur l'attitude des gens de Bruges, hostiles au siège de Calais, voyez DE LABORDE, *les ducs de Bourgogne*, t. I, p. LXII; et WYLIE, t. II, p. 106).

(2) Le 23 avril 1408. Il touchait deux mille livres tournois par an (Archives nation. KK 16, fol. 131. — TUETEY, *Journal de Nicolas de Baye*, t. II, p. 188).

(3) Mandement de Charles VI. Paris, 20 décembre 1409 (Pièces orig., vol. 708, doss. Chastillon, p. 38).

père (1). Quant au duc de Bretagne, il n'hésita pas à appeler les Anglais pour assouvir sa haine contre le parti de Penthièvre.

Dans les trèves qui intervinrent entre la Grande et la Petite Bretagne, l'île de Bréhat fut mise hors la loi. En septembre 1408, l'amiral du nord-ouest, Edmond, comte de Kent, y débarqua des troupes, qui rasèrent la forteresse des Penthièvre et en transportèrent les pierres sur leurs vaisseaux. La plupart des habitants furent égorgés, les plus riches mis à rançon. Mais l'amiral anglais fut tué (2).

Au milieu du désarroi universel, les marins, gardant conscience du péril national, attaquaient les bâtiments suspects : le gouverneur Pierre de Villaines à la tête de ses Rochelais (3) et les corsaires harfleurais balayaient l'Océan. Ces derniers rencontrèrent, après les fêtes de Pâques 1410, le sénéchal de Bordeaux qui ramenait d'Angleterre des renforts et des munitions : ils s'en rendirent maîtres après un vif combat et capturèrent quatre cents hommes et un riche butin (4). Ce fait d'armes provoqua l'armement de vingt croiseurs ennemis (5) et une démonstration navale contre un port ouvert, sans défense, Fécamp. « Très grant nombre et force de gens d'armes, archers », débarqués le 15 juillet avec du canon, saccagèrent la ville « depuis le hable illec jusques à la forteresse et l'église ». Après ce, ajoute une relation officielle d'un laconisme éloquent, ils « ont ars et tout destruit, toutes les maisons depuis ledit port jusques à ladite église (6) ».

(1) 24 décembre 1411 (Nouv. acq. franç. 3641, p. 636.)
(2) *Chronique du religieux de Saint-Denys*, liv. XXXI, chap. II, t. IV, p. 316. — WYLIE, t. III, p. 102-104.
(3) 1408-1409 (TUETEY, *Journal de Nicolas de Baye*, p. 242, 262.)
(4) *Chronique du religieux de Saint-Denys*, liv. XXXI, chap. II, t. IV, p. 312.
(5) *Proceedings*, t. I, p. 327, 346.
(6) Franç. 25708, p. 631, 635, 639.

Ce ravage méthodique, froid et calculé pour servir d'avertissement aux habitants des côtes, les exaspéra. Sur l'avis que des navires de guerre anglais « prenoyent leur chemin » vers le Poitou, les Rochelais résolurent de leur barrer la route. L'avis était faux. Bientôt las d'une vaine croisière, le capitaine Jacques de Heilly conçut le projet d'enlever la place anglaise de Soubise : ses « battakins » chargés de troupes touchaient le rivage, quand la garnison, par une brusque sortie, arrêta les colonnes d'attaque, tua le frère de Jacques de Heilly, Regnault, le sire de Bailleul, Jean Oudart, plusieurs autres chevaliers et enleva le capitaine même de l'escadre. L'échec fut réparé, il est vrai, en cette même année 1412, par la prise de Soubise. Une flottille rochelaise y concourut (1).

La flotte de guerre, contre laquelle les Poitevins avaient pris ces mesures préventives, abordait à La Hougue Saint-Waast en août 1412. Elle venait porter secours au parti d'Orléans; sous ce beau prétexte, les bandes des ducs de Clarence, d'York et du comte de Dorset vécurent sur le pays, pillèrent les villages, coupèrent les pommiers (2) et annoncèrent bien haut qu'elles reviendraient non comme mercenaires, mais comme ennemis mortels (3). La seule consolation des victimes fut de voir jeter à la côte « deppéchiés et cassiés » par la tempête plusieurs vaisseaux des pillards (4).

Trois navires en quête aux approches de Dieppe furent étrillés par deux garde-côtes. Les marins normands pourtant

(1) *Chronique de Jean Le Fèvre*, t. I, p. 45, 73. — Les écumeurs anglais, de leur côté, avaient tenté de prendre dès 1408 le port français de Talmont-sur-Gironde, « l'une des principaulx clefs du païs ». La muraille ouverte par la rigueur de l'hiver de 1407-1408 permettait l'escalade du côté de la mer. Aussi le capitaine français de Talmont réclama des subsides : les gens des comptes lui répondent le 24 novembre 1408 (Franç. 20585, p. 8, 9).

(2) De La Rue, *Nouv. essais sur Caen*, t. II, p. 256.

(3) *Chronique du religieux de Saint-Denys*, t. IV, p. 721.

(4) Dupont, *Histoire du Cotentin*, t. II, p. 505.

auraient eu le dessous, si un renfort de leurs compatriotes n'avait rétabli le combat. Le capitaine anglais, chevalier de renom, fut tué après avoir fait des prodiges de valeur, et ses bâtiments se replièrent sur une flotte de guerre dont ils formaient l'avant-garde. Cette flotte, en juillet 1413 (1), jetait un corps d'armée dans le pays de Caux; Le Borgne de La Heuse, envoyé de Paris pour arrêter les Anglais, fut « lourdement débouté » par eux, et l'ennemi vainqueur put impunément insulter Dieppe et brûler Le Tréport (2).

Sur ces entrefaites, Henri IV mourait avant d'avoir cru le moment venu de jeter le masque de la paix, — mais quelle paix! — et de déclarer guerre ouverte.

(1) *Chronique du religieux de Saint-Denys,* liv. XXXIII, chap. XIX, t. V, p. 66. — Franç. 25708, p. 639; Franç. 25709, p. 697. — JOUON DES LONGRAIS, *La lutte sur mer au XIVe siècle*, dans le *Bulletin de l'Association bretonne* (1892), p. 167.

(2) Dès le 16 octobre 1411, le vicomte de Rouen envoyait des sergents le long de la Seine « en avalant ycelle rivière jusques auprèz de Caudebec », pour faire retirer à Rouen tous les bacs et vaisseaux. Qui redoutait-il? Il ne le dit pas (Archives de Seine-Inférieure, layette *Clos des galées.*) — L'Angleterre craignait de voir attaquer par nos corsaires son convoi de Guyenne. 26 août 1413 (RYMER, t. IV, 2e p., p. 45).

L'INVASION

I

DERNIÈRES BATAILLES NAVALES.

La génération des vieux conseillers de Charles V s'éteignait. 1406 avait été marqué par la mort de l'amiral de Trie, 1407 par la mort du connétable de Clisson, la guerre n'avait plus aucune direction supérieure. Philippe de Mézières, dans un pamphlet politique de large envergure, stigmatisait les vices du nouveau régime.

— « Les bons maronniers (marins) crient entre eulx secrètement, — car publiquement ilz ne le oseroient dire, — que toutes ses fortunes ne leur viennent pour autre occasion que pour le petit gouvernement du patron. » Le patron, c'était par manière de « moralité » le roi, pilote de la nave de l'État. Autrefois, les tempêtes « n'avoient nulle puissance en la nave. Car lors, on ne déterminoit pas les consaulx secretz touchans au bien commun de la nave, de nuyt à la chandoille, voire quant l'un est plain de viandes et de vin, et l'autre baaille de sommeil. » Le royaume aujourd'hui est appauvri; tous sont taillés, comme s'ils avaient la gravelle. « Les trésoriers de la guerre preschent à haulte vois que ilz sont tous prestz de rendre compte, voire à ceulx qui sont de leur mestier, qui ne les oseroient reprendre, ne

couroucier pour les yeulx de la teste, ne les contrerouleurs aussi ». Chacun est flanqué d'un « Mahommet qui a sa part au butin. Les gens de mer, en armant les galées, gaignent outraigeusement. Le viel pélerin a veu en son temps que une galée armée ne coustoit le moys que cinq cens florins : » elle en coûte maintenant le double ou le triple (1).

Depuis lors, le mal chronique des époques de décadence n'avait fait qu'empirer. L'intrigue tenait lieu de mérite, les protections de talents. Cependant, comme Clignet de Brebant et Jacques de Chastillon se disputaient l'office d'amiral, le Parlement, institué juge du conflit et requis par Clignet de Brebant d'entériner ses lettres de provisions, estima que le titre de l'un, une défaite, ne valait pas mieux que la compétence de l'autre en matière navale ; « puissant d'avoir et d'amis, et le chef des armes de Chastillon, » semblaient en effet au seigneur bourguignon des droits au grade d'amiral. Le Parlement renvoya dos à dos les deux parties, en confiant provisoirement (2) la charge à un officier d'administration, ancien garde du clos des galées, Jean de Lesmes (3).

Personnage recommandable, vraiment! Avec ses subalternes, le maître charpentier Antoine Blegier et le maître calfat Robin de Rhodes, il avait si bien profité de l'absence de tout contrôle que l'arsenal était vide de bâtiments, sauf, dans un coin, quelques galères. Il avait trafiqué ou s'était adjugé le reste (4). Pas un chef, à peine six vieux navires de guerre, et les Anglais attendaient frémissants le moment d'agir!

Leur roi disposait d'une belle flotte de guerre construite

(1) Songe du Viel Pélerin. Franç. 9200, fol. 307 v°, 308, 309, 223 et 217.

(2) 31 juillet 1414 (Archives nation., X[1A] 4790, fol. 120 v°).

(3) 14 décembre 1414 (Franç. 21185, fol. 2) : Le roi casse la décision du Parlement.

(4) Vente de navires du clos des galées en 1404, 1411, 1412 (Charles DE

sur les derniers modèles (1) : nef *Santa-Maria* achetée à la reine de Castille (2), vaisseau bayonnais long de cent quatre-vingt-six pieds (3), carraques catalanes de cinq ou de sept cents tonneaux, grands dromons *Trinity*, *Grâce de Dieu*, *Holy Gost*, construits à Southampton (4) et gréés peut-être de ces fameux câbles de la Tana en Crimée que le roi Henri IV avait fait venir des arsenaux vénitiens (5).

Jusqu'à l'expiration de la trève, nous caressâmes l'illusion que Henri V prendrait en pitié notre inertie. En juillet 1415, nos ambassadeurs à Winchester essayaient de l'attendrir en lui offrant la main de la princesse Catherine, avec plusieurs territoires et une forte somme d'argent.

Henri V répondit à ces avances par l'incendie de Saint-Aubin-sur-Mer (6). C'était la guerre! une guerre longuement et silencieusement préparée, avec l'espérance de conquérir la France.

Dans l'après-midi du 13 août 1415, vers cinq heures, une forêt de mâts apparut à l'embouchure de la Seine. Henri V arrivait avec quatorze cents navires (7), ne laissant derrière lui pour la garde des côtes que douze croiseurs (8). A un si-

Robillard de Beaurepaire, *Recherches sur le clos des galées de Rouen*, p. 10, 12). — A Jean de Lesmes avait succédé Guillaume Blancbaston, puis, le 12 juillet 1414, Robert d'Oissel (Beaurepaire, *ouv. cité*, p. 10. — Pièces orig., vol. 365, doss. Blancbaston, p. 6, 9; vol. 1008, doss. d'Oissel, p. 6).

(1) État de la flotte royale de Henri V en 1415 : 6 grandes nefs, 8 barges, 10 baleiniers (*Proceedings*, t. II, p. 202-203).

(2) 26 septembre 1411 (*Proceedings*, t. II, p. 25, 26).

(3) Large de 46 pieds (Ellis, *Original letters*, 2e series, t. I, p. 69).

(4) Ellis, *Original letters*, 2e series, t. I, p. 71. — *Proceedings*, t. V, préface, p. cxxxi, n. 3.

(5) Août 1404 (*Letters and papers during the reign of Henry IV*, p. 283).

(6) Franç. 25709, fol. 697.

(7) Entre autres, 7 nefs royales dites de la Tour et 200 nefs portugaises (Rymer, t. IV, 2e p., p. 118; Morosini, *Cronaca veneta*, ms. de la bibliothèque palatine de Vienne 6586, fol. 302).

(8) Montés de 1,040 hommes : cinq bâtiments croisaient de Plymouth à Wight, quatre autres de Wight à Oxfordness, trois entre Oxfordness et Berwick. Février 1414 (*Proceedings*, t. II, p. 145-147).

gnal de la *Trinity*, une bannière hissée au mât, les capitaines, arrivant au conseil, prennent les instructions dernières. Personne ne touchera terre avant le roi. On débarquera à l'aube au Chef de Caux. L'opération fut rapidement exécutée, bien que la falaise fût assez rude pour permettre à quelques gens de cœur d'en disputer l'accès. Les Anglais, au nombre de trente mille, marchaient en trois colonnes sur Harfleur, quand ils furent arrêtés net par l'énergique gouverneur de la place, Raoul de Gaucourt (1). L'assaut repoussé, le blocus commençait. Deux galiottes rouennaises, patron Jean Go et Jean La Guette dit Lescot, accourant à Harfleur bannière au vent, se chargent d'assurer le ravitaillement des assiégés et de « mettre gens hors pour fere savoir de leurs nouvelles (2) ».

Les vaisseaux que Henri V a gardés pour fermer la ceinture du blocus et qu'il a chargés de machines de jet, sont tenus en respect par les défenses du port construites selon les principes du *De regimine principum* de Gilles Colonna. Deux tours, l'une très haute, armée de machines à ses deux étages, la seconde plus basse, garnie seulement à sa plateforme supérieure, battaient l'entrée, que défendaient une chaine renforcée d'estacades et les bâtiments ancrés dans le port. De hautes murailles à redans enveloppaient la ville. Les assiégeants se retranchèrent, selon les principes du même « maistre Gilles », derrière un fossé qui les protégeait contre les attaques de la plaine : les terres, rejetées en dedans, étaient épaulées par une palissade

(1) Hellot, *Récit du siège d'Harfleur en 1415 par un témoin oculaire*. Rouen, 1881, in-8°, p. 13. — *Henrici Quinti, Angliæ regis, gesta, auctore capellano in exercitu regio*, éd. Williams, Londres, 1850; Capgrave, *Liber de illustribus Henricis*, p. 115. — Nicolas, *History of the royal Navy*, t. II, p. 410.

(2) Mandement récapitulatif des travaux de défense, par le connétable Charles d'Albret. Rouen, 23 août (Franç. 26040, p. 4971. — Pièces orig., vol. 2289, doss. Piquet, p. 49).

où l'on ménagea des embrasures pour les canons (1).

Le connétable Charles d'Albret, accouru à Rouen avec le maréchal Boucicaut, élabora rapidement les plans d'une contre-attaque, qu'un homme de confiance alla soumettre à la cour (23 août) (2).

C'était, avant tout, de réunir une flotte de guerre. Sans perdre un moment, le roi lance sur la route de l'Écluse le sieur de « Monteauquier (3), » maître Pierre Nantron et Janus Grimaldi, avec ordre de noliser des navires, « tant carraques que galées ». Une dépêche du connétable, en date du 5 septembre, leur réclame aussi des calfats et des rémolats pour espalmer les galères de Rouen (4). A défaut de ces vieilles carcasses que le maître du Clos entreprend de mettre à la mer (5), on équipe treize baleiniers rangés aux quais de Rouen, *menu navire* (6), que charpentiers et huchiers munissent d'un tillac (7). L'équipage de chaque baleinier, maître, contremaître, quatre quarteniers, trente marins (8), est passé en revue le 14 septembre (9). La veille, un émissaire du sire de Gaucourt, sorti secrètement de Har-

(1) HELLOT, *Récit du siège d'Harfleur en 1415 par un témoin oculaire*, p. 12, 13 et 20. — *Chronique de Perceval de Cagny*, éd. Moranvillé, *sous presse*.

(2) Alors à Paris. Rouen, 23 août (Franç. 26840, p. 4971).

(3) Lire probablement Montenay, que nous verrons, l'année suivante, capitaine général de la flotte.

(4) British Museum, *Additionnal charters*, n° 269 : copie de M. Wyatt-Thibaudeau aux Archives de la marine, G 193, actuellement aux Archives nationales.

(5) 15 septembre (Pièces orig., vol. 2137, doss. Oissel, p. 7).

(6) Baleiniers Jean Langage, maître Colin Gonel, Hennequin Massiot, Jean Lestablet, maître Hayves le Flament, etc. (British Museum, *Additionnal charters*, n°s 68-69. — Bibl. nation., Pièces orig., vol. 1473, doss. 33373, p. 1 ; Franç. 25766, p. 715).

(7) Ordre de paiement du 18 septembre 1415 (Franç. 26040, p. 4979).

(8) Cf. la note 6 ci-dessus.

(9) Par Guillaume de Ham, « commis à mettre sus le fait de certaine armée par mer, et autrement que ycellui seigneur [le roi] a nagaires ordonné estre mise sus à l'encontre de son adversaire d'Angleterre » (Pièces orig., vol. 573, doss. 13237, p. 42; vol. 2289, doss. 51742, p. 49).

fleur, a mandé que la situation de la ville était désespérée (1).

Le 16 septembre, les assiégés promettaient de capituler s'ils n'étaient secourus dans les six jours. L'escadrille rouennaise allait-elle arriver à temps? L'amiral Pierre de Brebant, accompagné de « plusieurs gentilzhommes et autres gens de guerre (2), » se munit, comme viatique, de certaines « nécessités (3), » et comme guides, de deux vaillants hommes de mer, Christian Du Four et Jean Go, qui avaient plusieurs fois exploré depuis Honfleur les positions anglaises (4). En vue de Harfleur, les treize baleiniers, enchaînés les uns aux autres, se jetèrent sur la flotte anglaise, tandis qu'une armée attaquait les retranchements ennemis (5). Les deux attaques échouèrent. Et le 22, au terme fixé, les Harfleurais capitulaient. Leur résistance héroïque, qui avait coûté à l'ennemi la moitié de son armée, fut punie d'un exil en masse. Chassés avec cinq sols pour toute fortune, les riches bourgeois du port trouvèrent un asile à Saint-Aubin-de-Crétot, et sur la flottille rouennaise venue à leur rencontre à Lillebonne (6).

Avec les débris de son armée, Henri V, en route vers Calais, trouva moyen d'écraser l'armée française qui entravait sa marche. La désastreuse bataille d'Azincourt eut lieu le 25 octobre.

L'amiral anglais Thomas Beaufort, comte de Dorset, laissé à Harfleur avec une garnison de deux mille hommes et une escadre, poussait ses reconnaissances (7) jusqu'aux

(1) Franç. 26040, p. 4980.
(2) Franç. 26040, p. 4978 : 18 septembre.
(3) *Ibid.*
(4) Pièces orig., vol. 2589, doss. Piquet, p. 50.
(5) Un chroniqueur anglais affirme même qu'une flotte française sortit de Harfleur (Nicolas, *History of the royal Navy*, t. II, p. 411.)
(6) Puiseux, *l'Emigration normande*, p. 15.
(7) Les Anglais opéraient un débarquement devant l'abbaye de Grestain (Franç. 26041, p. 5132). — Le 25 novembre, Henri V s'occupait du ravitaillement d'Harfleur (*Proceedings*, t. II, p. 186.)

environs de Rouen. Ses espions rôdaient autour de Honfleur. On fit justice de l'un d'eux devant les portes de la ville, de façon que les ennemis pussent voir le supplicié (1). Pour s'être trop aventuré « sur les champs, » Dorset lui-même fut battu par le connétable (2). Puis il se vit investir, au printemps de 1416, par les vaisseaux du capitaine général de l'armée de mer, Guillaume de Montenay (3) et par six galères royales aux ordres du capitaine Nicolas Grimaldi (4).

Une escadre de huit grandes carraques et d'autant de galères arrivait de Gênes, sous le commandement de Jean Spinola et de Janus Grimaldi (5). En même temps, six compagnies d'arbalétriers génois à effectifs complets, cent dix hommes, quatre connétables et un capitaine par compagnie, entraient au service de la France. Un présent offert au doge, sous le couvert du duc de Berry, avait amené nos adversaires d'antan, « les citadins et subgez d'icelle seignorie, à octroyer et faire aide au roi de navire et de gens de trait pour venir en son service en France à l'encontre des Angloiz (6). »

En route, les carraques génoises, rencontrant le convoi

(1) Franç. 26041, p. 5132.

(2) Edmond Maignien, *Faits et gestes de Guillaume de Meuillon*, publiés d'après le ms. original. Grenoble, 1897, in-8°, pièce, p. 20.

(3) « Guillaume, seigneur de Montenay et de Garencières, cappitaine général de l'armée mise sus par mer par le roy nostre sire pour le recouvrement de la ville de Harfleu et pour faire guerre aux Angloix, » était bailli de Caen (Franç. 26041, p. 5097).

(4) « Nicolas de Grimaud, escuier, cappitaine des galées de Rouen » (Clairambault, vol. 165, p. 4959).

(5) Continuation de Stella, *Annales Januenses*, dans Muratori, t. XVII, col. 1268. Un traité de paix fut signé pour dix ans.

(6) Le roi, « obstant la rébellion que lesdiz Jennevoiz avoient faicte à l'encontre de sa seignorie, ne vouloit aucun présent estre à eulx fait ou nom de luy. » Aussi ses deux ambassadeurs Hugues Comberel et Antoine Greelle firent le présent au nom de Jean, duc de Berry (Compte de ces ambassadeurs : Latin 5414a, fol. 59). — Nos ambassadeurs avaient demandé, paraît-il, vingt galères (*Chronique d'Antonio Morosini*, extraits par Lefèvre-Pontalis et Dorez, t. II, p. 88).

anglais de Guyenne, attaquèrent le vaisseau d'escorte appelé la *Grande Hourque de Bretagne.* Tandis que tout le convoi s'enfuyait, le *Christophe* de Hull, que les marchands britanniques avaient choisi pour amiral de la division du Nord, vint à la rescousse de la hourque. Mais il ne put soutenir l'attaque des Génois et tomba en leur pouvoir avec les deux cent quarante tonneaux de vin de sa cargaison. Quelque temps après, le baleinier de cette même nef était capturé par l'escadre française au sortir de Harfleur (1). Les marins génois firent plusieurs autres prises, sans jamais admettre les Anglais à rançon. Ils les jetaient par-dessus bord (2). Dans un de ces combats, Janus Grimaldi tomba mortellement blessé (3). Charles VI avait entamé avec l'ennemi une négociation suprême, voulant mettre, disait-il, « Nostre-Seigneur de nostre part (4) ». Il n'obtint qu'une trêve jusqu'au 2 juin (5). Guillaume de Montenay prit alors l'offensive avec les galères royales de Nicolas Grimaldi et les navires de Honfleur pour « aller où il a esté ordonné (6) ».

Cette destination secrète était Southampton, rendez-vous de la flotte de l'Ouest qui devait ravitailler Harfleur, et qu'il s'agissait de prévenir. A deux reprises, vers la mi-juin et vers la mi-juillet, devant Southampton, Guillaume de Montenay s'embossa et tira sur la flotte, sans pouvoir l'incendier. La tempête, en le rejetant sur Wight et Portland, l'empêcha de venir à bout de son entreprise; que dis-je, elle fracassa son vaisseau, une carraque génoise et plusieurs autres navires dans le port même de Honfleur (7).

(1) *Rotuli Parliament. Angliæ*, t. IV, p. 79, 86, 103.
(2) Juvénal des Ursins, *Histoire de Charles VI,* ann. 1416.
(3) Stella, apud Muratori, t. XVII, col. 1268.
(4) Franç. 20579, p. 46.
(5) Monstrelet, t. III, p. 141.
(6) Franç. 26041, p. 5072, 5073, 5082. — Clairambault, vol. 165, p. 4959, nº 66.
(7) *Henrici Quinti gesta,* p. 79-81, 83-84. — Edmond Maignien, *Faits et gestes de Guillaume de Meuillon,* publiés d'après le manuscrit original,

Une fois de plus, la mer avait protégé l'Angleterre mieux que ses flottes. « Croisez continuellement et purgez la mer de tous les navires au pavillon douteux (1), » était la consigne donnée aux amiraux du sud; mais nos vaisseaux étaient « si puissants que nulz ne les ozoit attendre (2) ». Nous avions à la mer une centaine de navires accastillés, huit carraques génoises et douze galères (3).

Cette campagne, très dure pour des gens d'armes peu familiers avec la navigation, méritait bien un repos. Et quoi de plus hygiénique, durant la canicule, qu'une villégiature au bord de la mer! Ce fut tant à leurs domiciles qu'à leurs « hostelz à la mer » que la convocation du capitaine général de la flotte toucha les contingents de la vicomté d'Auge. Ils étaient mandés d'urgence à Honfleur pour le lendemain ou le surlendemain, 30 et 31 juillet. Des prisonniers ennemis avaient révélé qu'une flotte arrivait au secours de Harfleur (4). Il fallait l'arrêter en route, d'autant que les subsides votés par les Conseils souverains, les échevins de Paris et les « notables suppos de l'Université » permettaient de presser le siège de la ville (5). Ban et arrière-ban du bailliage de Rouen marchèrent à la côte (6).

Sur la promesse d'une exemption des aides, les vivandiers affluèrent au camp et à la flotte. Enfin, une colonne de mille

p. 20. — Chronique anonyme au British Museum, *Additionnal manuscripts* 1776, fol. 66b. — Capgrave, *De illustribus Henricis*, p. 199. — Stella, dans Muratori, t. XVII, col. 1268. — G. Lefèvre-Pontalis, *Chronique d'Antonio Morosini*, t. II, p. 105, note 6.

(1) 12 mai (*Proceedings*, t. II, p. 201).

(2) *Chronique de Jean Le Fèvre*, t. I, p. 281. — Cf. la prise d'une nef anglaise (Dupont, *Registres de recettes et de dépenses de la ville de Boulogne-sur-Mer* (1415-1416). Boulogne, 1882, in-8°, p. 43).

(3) Lettre de Bruges, 23 août (Morosini, *Cronaca Veneta*, ms. de Vienne 6587, fol. 321; éd. Lefèvre-Pontalis et Dorez, t. II, p. 104).

(4) Franç. 26041, p. 5097.

(5) Ordonnance de Charles VI. Paris, 26 juillet 1416 (Franç. 20579, p. 46).

(6) Franç. 26041, p. 5099.

manœuvres du Cotentin, destinée aux travaux du siège, se formait « à Montebourg devant l'abbéie ». L'outil sur l'épaule, « machons, carpentiers, tailleurs de pierres, fèvres, varlez de forge, boscherons, pionniers, houteurs, » s'ébranlèrent au moment même où se livrait une grosse bataille navale, le jour de l'Assomption (1).

La flotte ennemie, retardée par les tergiversations de Henri V, qui voulait la commander (2), jetée par la tempête à la Camber, ralliée à Beachy-Head, avait apparu à l'embouchure de la Seine dans la soirée du 14 août. Le duc de Bedford, qui commandait l'expédition, avec Hungerford comme amiral, jeta l'ancre et hissa son fanal ; ses embarcations débordèrent pour aller en reconnaissance. Ordre fut transmis aux capitaines de suivre les mouvements du vaisseau amiral, le lendemain.

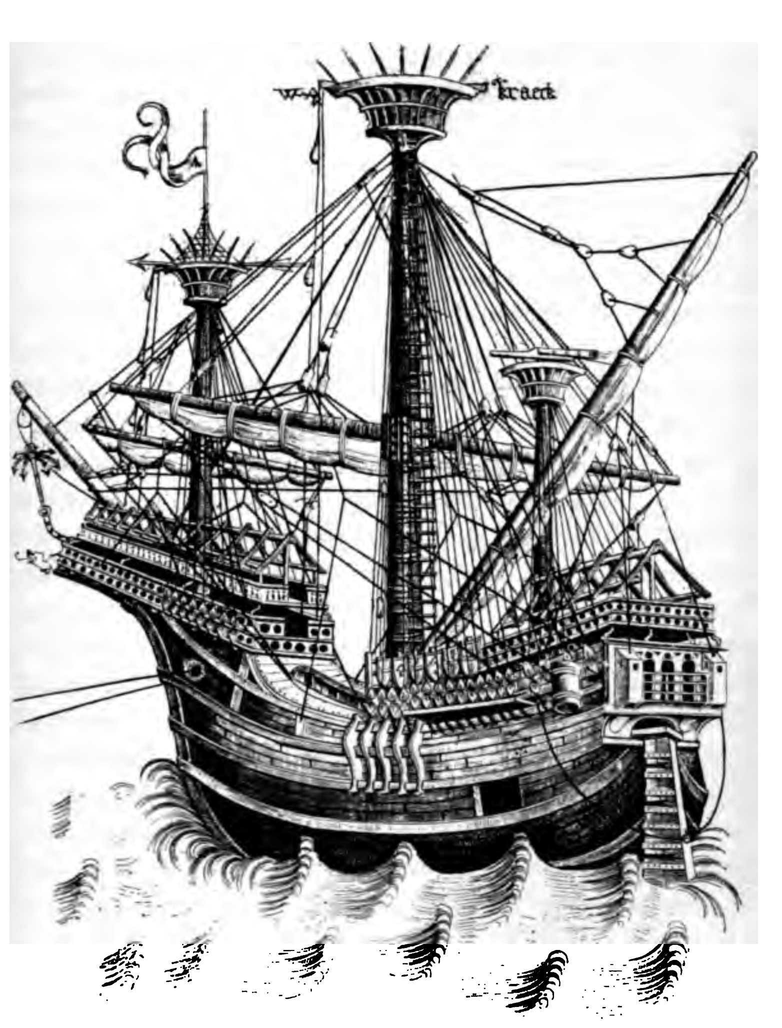
Une escadre française, en vue, masquait Harfleur (3), alignant trente-huit bâtiments hispano-génois contre trois cents nefs montées de quinze mille combattants (4). Aux derniers rayons du soleil couchant, les nôtres s'étaient rendu compte de l'énorme disproportion des deux flottes. Ils résolurent néanmoins, d'une voix unanime, de tenter les chances d'une bataille; leurs officiers en firent le serment entre les mains du vicomte de Narbonne, capitaine de l'escadre. Les Espagnols ne tinrent point parole. Dans la nuit, ils s'enfuirent furtivement, sans qu'on puisse excuser

(1) Franç. 20615, n° 19.

(2) Henri V avait déjà retenu pour compagnon de voyage W. Robinson, de Kingston-sur-Hull, qui devait monter la nef royale *la Nicolas de la Tour*. Westminster, 6 juillet (*The forty-fourth report of the deputy Keeper of the public records*. 1883, p. 582, 584). Ce fut l'empereur Sigismond qui le détourna du voyage.

(3) Nicolas, *History of the royal Navy*, t. II, p. 419-420.

(4) Antonio Morosini, *Cronaca Veneta*, à la Bibliothèque palatine de Vienne, ms. 6587, fol. 322, éd. Lefèvre-Pontalis et Dorez, t. II, p. 108. — *Chroniques de Flandres*, t. III, p. 364. — *Le religieux de Saint-Denys* (t. VI, p. 37) parle de 60 bâtiments espagnols et de 8 carraques génoises contre 250 nefs, montées de 3,000 archers et d'une armée considérable.



CARRAQUE, ***Kraeck***

Gravure flamande (1480-1490).

(Bibl. nat. Estampes E a 34 rés.)

leur conduite autrement que par la faiblesse du tonnage et l'armement insuffisant de leurs naves (1). C'étaient des Basques. Une autre version affirme que les trente naves de Biscaye prirent part à la bataille comme navires de seconde ligne. Elles n'auraient fléchi qu'après la défaite de la première ligne (2). Leur rôle, en tout cas, fut insignifiant : il n'est question, dans les récits de la bataille, que des carraques génoises (3).

Les Franco-Génois avaient passé toute la nuit sous les armes, sur l'ordre du vicomte de Narbonne, qui redoutait une panique semblable à celle des Espagnols. Le matin venu, il réunit autour de lui les patrons de navires et releva leur courage par une allocution énergique : « Amis, jamais sur aucun champ de bataille, on n'a vu des Génois lâcher pied. Le faire aujourd'hui serait d'une race dégénérée et sans foi. Entre tous les rois de la chrétienté, vous avez préféré servir le roi de France. Ingrat et traître serait celui qui déserterait sa cause. Il faut vaincre ou mourir. La fuite est impossible. Attendez tout de votre vaillance. Et avec l'aide de Dieu et de sa très glorieuse mère, dont l'Église célèbre en ce jour l'Assomption, la victoire sera vôtre (4). »

Dans le lointain, les carillons de la côte annonçaient les matines de Notre-Dame...

Guillaume de Narbonne (5) jeta l'ordre d'avancer, de

(1) *Le religieux de Saint-Denys*, t. VI, p. 37.

(2) Antonio Morosini, *Cronaca Veneta*, fol. 322; éd. Lefèvre-Pontalis et Dorez, t. II, p. 110. Ces Basques, originaires de Bilbao, Laredo, etc., faisaient partie du corps cantonné à Montivilliers sous les ordres du seigneur de la Varanquière et composé de 400 hommes d'armes et 300 archers. Quittances de juin 1416 (Clairambault, reg. 14, p. 949; reg. 64, p. 4919).

(3) Pétition de l'Anglais Thomas Hostelle, blessé à l'attaque des carraques (Stevenson, *Letters and papers illustrative of the Wars of the English in France*, Henri VI. London, 1864, gr. in-8°, t. I, p. 421).

(4) *Le religieux de Saint-Denys*, t. VI, p. 39.

(5) Guillaume II, vicomte de Narbonne, tué à Verneuil le 17 août 1424.

front, en une masse, tous les bâtiments voguant de conserve, afin de combattre avec plus d'avantage. La flotte ennemie arrivait dans un appareil formidable, bannières au vent, trompettes sonnant, les troupes aux armures étincelantes pressées en foule sur les tillacs. La rencontre eut lieu à la hauteur du Chef de Caux, vers neuf heures, le 15 d'août.

Une image heureuse d'un chroniqueur contemporain montre nos bâtiments aux prises avec des centaines de navires : enveloppées de toutes parts, assaillies comme s'il se fût agi d'une place forte, les sept carraques génoises et la hourque noire de Flandre se dressaient « hautes comme des tours, » surtout la *Mère de toutes* ou la *Montagne noire* (1), commandée par Jean Spinola (2). Le capitaine général Guillaume de Narbonne avait arboré sa bannière sur la carraque *Campionne,* ainsi appelée du nom du patron Diomède Campioni. Il avait pour capitaine de pavillon l'ancien commandant de sa flotte en Sardaigne, Guillaume de Meuillon, accouru du fond du Dauphiné avec une cinquantaine de parents et amis, dès qu'il avait appris le désastre d'Azincourt et l'invasion de la France. Meuillon venait de prendre part à l'expédition de Montenay (3).

Malgré leur faiblesse numérique, la bataille s'engageait sans trop de désavantage pour les Franco-Génois. Les grosses pierres, les barres de fer jetées avec force du haut des hunes, tombaient avec fracas sur les ponts de l'ennemi; et chaque fois que les Anglais se cramponnaient aux agrès pour sauter à l'abordage, les arbalétriers génois, d'un trait sûr, les jetaient pantelants dans les flots. On convenait qu'il

(1) La *Mountegrie* (Lat. 6239, fol. 28 : *Henrici Quinti gesta*, éd. Williams, p. 88, n. 1).

(2) Antonio Morosini, *Cronaca Veneta*, à la Bibliothèque palatine de Vienne, ms. 6587, fol. 322, éd. Lefèvre-Pontalis et Dorez, t. II, p. 111.

(3) Edmond Maignien, *Faits et gestes de Guillaume de Meuillon*, p. 20-21.

était impossible de trouver nulle part de meilleurs arbalétriers; selon le rapport des hérauts d'armes, témoins oculaires de la bataille, leur habileté contribua plus que toute autre cause à tenir la victoire en suspens (1) pendant sept heures entières.

Mais les projectiles s'épuisaient; les bras étaient las; sept cents (2) chevaliers et écuyers étaient hors de combat; la hourque flamande avait sombré. Il fallait reculer : « Là, Dieu mercy, monsieur de Narbonne et ceulx de sa compagnie s'en partirent à l'onneur (3). » Sentiment bien français, l'honneur était sauf!

Les deux capitaines, Narbonne et Spinola, parvinrent à emmener, en coupant les grappins d'abordage jetés sur elles, la *Campionne*, la *Mère de toutes*, aux flancs labourés par les coups, et les carraques de François Chaito et Dominique Rovelli. Ils se retirèrent sur Honfleur, en abandonnant toutefois la *Mère de toutes,* dont le fort tonnage causa l'échouage le lendemain, sur les bancs de l'estuaire. Les carraques d'Opechino Lomellino, Hilaire Imperiali et Simon Pinelli restaient aux mains de l'ennemi, qui en massacra les équipages (4).

La flotte anglaise se dédoubla en deux escadres, l'une pour emporter les blessés en Angleterre, l'autre pour entrer à Harfleur. Quoi qu'en dise le religieux de Saint-Denis (5), Bedford ne pénétra pas sans encombre dans la ville assiégée.

De notre côté, tout n'était pas perdu. L'escadre française

(1) *Le religieux de Saint-Denys,* t. VI, p. 41. — *Chronique de Jean Le Fèvre*, t. I, p. 281.

(2) Il aurait péri en outre 2,000 soldats et vingt bâtiments auraient sombré (*Le religieux de Saint-Denys*, t. VI, p. 41).

(3) MAIGNIEN, *Faits et gestes de Guillaume de Meuillon*, p. 21.

(4) MOROSINI, *Cronaca Veneta*, ms. de Vienne 6587, fol. 322, éd. Lefèvre-Pontalis et Dorez, t. II, p. 111.

(5) *Le religieux de Saint-Denys*, t. VI, p. 41.



de la rive gauche (1), que Guillaume de Meuillon distingue nettement de la sienne, « l'autre armée, » n'avait pas encore donné. Le capitaine général Guillaume de Montenay accourut au-devant de Bedford avec huit galères et tous les baleiniers. C'était trop peu pour empêcher Bedford d'entrer à Harfleur, malgré les nappes de feu grégeois dont l'escadre couvrit l'embouchure de la Seine. Bedford en personne repoussa notre dernière attaque à la tête de ses nombreuses barques.

La défaite, désormais définitive, de Harfleur ou du Chef de Caux, nous coûtait trois carraques, une hourque, quatre baleiniers capturés ou détruits, quinze cents hommes tués ou blessés, quatre cents prisonniers. Bedford chiffra sa perte à une centaine d'hommes (2), n'avouant sans doute que les morts et les blessés restés à bord de sa division. Après avoir ravitaillé les assiégés, il revint triomphalement à Southampton. Henri V éprouva un tel contentement de la victoire de son frère, qu'il en conserva la mémoire dans une antienne chantée solennellement par sa chapelle à chaque anniversaire du combat.

La défense des Français avait été si vigoureuse qu'en Flandre on crut à leur succès (3). Ils restaient redoutables. Des troupes d'embarquement, mandées par le connétable Bertrand d'Armagnac (4) à Honfleur (5), ne pu-

(1) Thomas de Elmham, *Vita et gesta Henrici Quinti*. Oxonii, 1727, in-8°, p. 82. — Stella, dans Muratori, t. XVII, col. 1268. — *Compendium rythmicum anglicanum* de regibus Angliae a Willelmo conquestore ad Henricum VI, au British Museum, Cotton, Jul. E iv, fol. 27.

(2) *Chronique de Jean Le Fèvre*, t. I, p. 282. — *Chroniques d'Enguerrand de Monstrelet*, t. III, p. 162. — *Chronique anonyme* (*le Compendium*) cité par Nicolas, *History of the royal Navy*, t. II, p. 422, notes *b*, *g*, et 424. — Vallet de Viriville, *Histoire de Charles VII*, t. I, p. 55, n. 1.

(3) Elmham, p. 83. — *Chroniques de Flandres*, t. III, p. 365.

(4) Rouen, 20 août (Franç. 26041, p. 5102, 5109).

(5) Henri V mandait au connétable de Douvres de rassembler une flotte pour repousser la flotte française (Rymer, t. IV, 2e p., p. 173).

rent empêcher cependant Henri V de passer à Calais (1).

Le 24 septembre, les Calaisiens aperçurent une grande carraque qui marchait, toutes voiles dehors, vers la Flandre (2). Une meute de six baleiniers se lança à sa poursuite, sous la conduite du comte de Warwick, capitaine de la ville. La carraque avait disparu à l'horizon. Deux jours après, un des baleiniers revint à Calais; la nuit l'avait séparé de ses compagnons. Le 27, c'était le tour d'un second : il rapporta que la veille, la carraque, plus élevée d'une longueur de lance que ses adversaires, avait repoussé les baleiniers après un sanglant combat. Lord West, atteint par une pierre qui tomba de la hune, Baudouin Le Strange et plusieurs gentilshommes étaient mortellement frappés. Warwick s'était vu arracher le pennon planté à sa proue. L'auteur de cette belle défense, Laurent Folieta, n'avait que soixante-deux jeunes gens, tous, sauf le notaire et le pilote, âgés de moins de trente-six ans. Mais son intrépidité avait donné du cœur à l'équipage, et quand, après une course folle, la carraque parvint à gagner le banc de Sainte-Catherine de L'Écluse, où elle était en sûreté, il ne restait à bord que quatre hommes sans blessures (3). Dispersés eux-mêmes par la rafale, les baleiniers revinrent un à un, pantelants, les équipages exténués : il y avait trois jours que les vivres manquaient à bord.

Une trêve, conclue le 9 octobre, laissa reposer les deux partis jusqu'au 14 février suivant (4).

(1) Nicolas, *History of the royal Navy*, t. II, p. 426.

(2) *Henrici Quinti gesta*, éd. Williams, p. 96.

(3) Stella, dans Muratori, t. XVII, col. 1269.

(4) Rymer, t. IV, 2e p., p. 175. — Une bataille navale aurait eu lieu le 6 octobre devant Honfleur. Mais les détails que rapportent les seules *Cronicques de Normendie* (éd. Hellot, p. 27), la prise de carraques génoises mal équipées, la fuite des nefs espagnoles, la capture du bâtard de Bourbon, la victoire du comte de Huntingdon, ne sont que la synthèse des deux batailles navales d'août 1416 et juin 1417, que les chroniqueurs ont si souvent confondues : quelque petit engage-

La reprise les trouva alertes. Aux escadres de Pons de Castillon, Thomas Carew et Jean Mortimer, Charles VI opposa les grands vaisseaux qu'il avait nolisés à Gênes, en Provence et en Castille (1). Le 22 avril 1417, il avait nommé amiral Braquemont, avec l'espérance de le voir conduire à la victoire ses vieux compagnons de la marine castillane (2). Robinet de Braquemont bloquait Harfleur, quand il reçut tout à coup avis (3) de s'apprêter à prendre le large avec les carraques ancrées sous le Chef de Caux (4). On n'oubliait que les soldats : comme troupes d'embarquement, il n'y avait que sept cents hommes aux ordres du bâtard Alexandre de Bourbon (5), à peine la « moitié de ce qu'il falloit (6) ».

Néanmoins, Henri V s'alarma. Sur un avis de Londres que nous avions en mer de grandes forces, une quatrième escadre quitta Southampton avec deux mille hommes d'armes et quinze cents archers pour assurer la liberté du passage (7). Le 29 juin, à l'aube, à la hauteur de La Hougue (8), elle tomba par le travers des vaisseaux fran-

ment, le 6 octobre 1416, a pu donner lieu à l'erreur du chroniqueur normand.

(1) RYMER, t. IV, 2e part., p. 193 : Lettre datée de Constance, 2 février 1417.

(2) *Bibliothèque de l'Ecole des chartes*, t. XX, p. 307 : article de M. Charles DE BEAUREPAIRE. — Sur les trois escadres anglaises, cf. *Proceedings*, t. II, p. 208. — *Issue Roll*, 4 Henry V, éd. Devon, p. 351.

(3) *Catalogue Joursanvault*, n° 1824.

(4) Quittance signée Vigneron pour avoir conduit de Rouen à Honfleur un bateau chargé de munitions pour les carraques ancrées près du Chef de Caux. De Honfleur, deux bateaux armés allèrent à sa rencontre pour le protéger contre toute agression venue de Harfleur. Rouen, 8 juillet 1417 (*Vente Victor Toussaint au Havre*. Gonfreville, libraire, vente des 3-7 juillet 1899, p. 203).

(5) *Le religieux de Saint-Denys*, t. VI, p. 97.

(6) JUVÉNAL DES URSINS, *Histoire de Charles VI*, ann. 1416, éd. Michaud et Poujoulat, *Mémoires...*, 1re série, t. II, p. 532.

(7) *Issue Roll*. 4 Henri V, p. 351. — *Chronique du religieux de Saint-Denys*, t. VI, p. 96.

(8) « Apud Hogges » (CAPGRAVE, *Liber de illustribus Henricis*, éd. Hin-

çais; le choc fut si violent que plusieurs châteaux d'avant s'écroulèrent, engloutissant leurs défenseurs (1). On combattait sous voile, ce qui permettait de reconnaître aux armes d'Angleterre, peintes sur sa voile, la nef amirale de Jean Holland, comte de Huntingdon (2). Le jeune frère du roi, Thomas, duc de Clarence, était aussi, paraît-il, dans les rangs de nos adversaires.

Nous avions en première ligne neuf carraques génoises et vingt-six naves espagnoles de moindre tonnage en seconde ligne : huit cents hommes d'armes, arbalétriers ou lanciers, en sus des équipages génois et des quinze ou seize cents hommes d'élite qui montaient les bâtiments de Biscaye, en affrontaient le triple. La bataille, meurtrière de part et d'autre, dura près de trois heures. Les Français furent défaits. Les carraques de Gaspar Spinola, Tonello Vivaldi, Lucien Pinelli, Louis de Negroni tombèrent aux mains de l'ennemi, qui ramassa à leur bord cent quarante à cent cinquante cadavres (3), de ce nombre, le gentil chevalier Jean de Braquemont, fils de l'amiral; le bâtard de Bourbon était parmi les prisonniers (4). Une foule de Français s'étaient jetés à la mer pour échapper à la captivité.

geston, p. 121.) Mais M. LEFÈVRE-PONTALIS (*Chronique de Morosini*, t. II, p. 142, note) observe qu'il y a eu souvent confusion entre La Hougue et Touques où va débarquer Henri V. — La date du 29 juin est corroborée par la *Chronique de Londres* (p. 104) et *le Religieux de Saint-Denys* (t. VI, p. 96). Sur la foi d'Otterbourne, NICOLAS (*History of the royal Navy*, t. II, p. 431, n. 7) adoptait pour la bataille la date du 25 juillet, date fausse certainement, puisque Henri V parle du combat dès le 12 juillet.

(1) CAPGRAVE, p. 121. — OTTERBOURNE, *Chronicon*, p. 278.

(2) Cf. le sceau de l'amiral Holland, appendu à un acte de 1417 et reproduit dans le *Glossaire nautique* de JAL, art. Beaupré.

(3) Lettre du Vénitien Albani Sagredo, datée de Londres, 29 juin 1417, reçue à Venise le 22 juillet (MOROSINI, *Cronaca Veneta*, ms. de la Bibliothèque palatine de Vienne 6587, fol. 16, extraits par Lefèvre-Pontalis et Dorez, *la Chronique d'Antonio Morosini*, t. II, p. 140).

(4) *Chronique de Londres*, p. 104. — OTTERBOURNE, p. 278. — *Liber metricus*, p. 150. — *Cronicques de Normendie*, p. 27. — LE FÈVRE DE SAINT-REMY, t. I, p. 281.



« La colère divine pèse sur les Français, écrit un partisan de l'ennemi le jour même de la bataille : c'est la troisième déconfiture qu'a méritée leur arrogance, leur orgueil. Ils n'auront plus envie désormais de courir se prendre au piège : vraiment si de plus grandes forces navales avaient été engagées, la bataille serait devenue trop terrible. Mais Dieu n'a pas permis, qu'il en soit béni ! l'horrible massacre auquel on pouvait s'attendre à ce troisième combat. Les partis en présence n'en restent pas moins enflammés de fureur et la rancœur grandit entre eux (1). »

Le comte de Huntingdon ne poursuivit pas son avantage. Satisfait d'avoir balayé la mer, il se hâta de mettre ses prises en lieu sûr et vint recevoir à Southampton une gratification de mille livres comme récompense de sa victoire (2).

Trois des carraques génoises jaugeaient six cents tonneaux, tonnage formidable pour les mers du nord, la dernière quatre cent cinquante tonneaux (3). Aussitôt démarquées, — la carraque de Spinola devint *le Petre*, celle de Vivaldi *la Poule*, la carraque de Pinelo *la Cristofre*, et celle de Negroni *l'Andreu*, — elles furent munies chacune de cent hommes d'équipage (4) et tournèrent leurs proues contre leurs compagnes.

Les vaincus avaient cherché un refuge à Brest (5), dans un pays où l'amitié reste volontiers fidèle à l'infortune.

Les Malouins venaient d'en donner la preuve en protestant le 21 octobre 1415, au milieu de nos revers, de leur profond attachement à la couronne de France (6). Élevés

(1) Lettre d'Albani Sagredo, citée.

(2) *Henrici Quinti gesta*, p. 149, note.

(3) Albani Sagredo dans Morosini, *ouv. cité*.

(4) Lettre missive de Henri V à l'évêque de Winchester, Southampton, 12 juillet 1417 (*Henrici Quinti gesta*, éd. Williams, p. 87, n. 2).

(5) Juvénal Des Ursins, *ouv. cit.* — *Le religieux de Saint-Denys*, t. VI, p. 99.

(6) L'évêque de Saint-Malo déclare en Chambre des comptes que les Malouins, attachés à la couronne de France, ne veulent point livrer leur ville au duc de Bretagne (Franç. 6537, fol. 85).

à la rude école du connétable de Clisson, les vassaux du vicomte de Rohan n'avaient point désarmé contre l'Angleterre : ils capturaient la *Sainte-Catherine* de Lisbonne parce qu'elle naviguait sous « banières, penonczeaus, escuzons et enseignes de vasseaux anglois (1) ». L'amiral de Bretagne lui-même, Penhoat, pouvait-il rien refuser à son ancien compagnon d'armes Braquemont? On résolut donc de réorganiser la flotte française à Brest : le général maistre de l'artillerie royale y amena, par Saumur et Nantes, du matériel (2). Mais gardée à vue par quinze vaisseaux de Jean d'Arundel (3), notre escadre se dispersa dans le sud. Le 13 octobre, une nef de guerre, montée par deux cent cinquante .Franco-Basques et commandée par Jean Perez d'Alataza, attaquait dans les parages du Vigo, aux îles de Bayona de Mior, une coque vénitienne (4).

II

PERTE DE LA NORMANDIE.

La dispersion de la flotte française laissait Honfleur à découvert. Juin et juillet avaient été employés fiévreusement à le fortifier. La construction de deux bâtardeaux à l'entrée du chenal et devant l'écluse qui gardait l'eau des fossés (5) avait permis, par un asséchement temporaire, de sertir le port d'un rempart. La barre était défendue par les

(1) Blanchard, *Lettres et mandements de Jean V*, t. II, p. 204. — Franç. 22361, fol. 424.

(2) Franç. 26042, p. 5230. — Dépôt des cartes et plans de la marine, Bibliothèque A 87, 2e vol., p. 27, 28.

(3) Montés d'un millier de marins et équipés pour six mois (*Issue Roll*, 6 Henri V, p. 355).

(4) Morosini, *Cronaca Veneta*, ms. de Vienne 6587, fol. 22; extraits par MM. Lefèvre-Pontalis et Dorez, t. II, p. 150.

(5) Franç. 26042, p. 5186.



deux chaînes qu'on tendait de la grosse Tour et par une palissade aiguisée qui garnissait la crête du bâtardeau. Les travaux se reliaient aux remparts et au boulevard de la Tour Frileuse particulièrement épaulé et fortifié (1).

A l'abri de ces murailles, des hommes résolus comptaient arrêter la marche de l'ennemi sur Rouen et Paris. Leurs prévisions furent déçues. Le 1er août 1417, une armée formidable débarquait non loin d'eux, à l'embouchure de la Touques (2), sous la protection de vingt-sept vaisseaux de guerre (3). Henri V, qui la commandait en personne, lança un gros détachement contre Honfleur. Mais l'habile stratégiste, loin d'y user ses forces, exécute une marche rapide sur Caen, l'investit le 4 septembre, et l'enlève après un assaut meurtrier (4). Reste le château. L'ancien capitaine général de la flotte, Guillaume de Montenay, résiste pendant deux semaines; il ne capitule que le 19. Du centre d'action ainsi acquis, les colonnes anglaises rayonnent dans le sud, sur Bayeux, Alençon, Argentan, Falaise, dans l'ouest, sur Coutances. Le duc de Glocester opère contre Cherbourg; malgré ses forces imposantes, des prodiges d'ingéniosité de la garnison le tiennent en échec six mois (5).

(1) Franç. 26042, p. 5192, 5194, 5203. — Sur l'ordre de Nicolas de Manteville, la nef de Jean Karesme part chargée du « salpestre et mattières à faire pouldre à getter canons, mises en queues et poinçons, » traits, hottes, pics et « autres artilleries » à destination de Honfleur. Depuis Quillebeuf elle reçoit une escorte « pour doubte des Englois. » Rouen, 18 mai 1417 (*Catalogue Saffroy* 16 (1893), p. 27).

(2) Parmi les transports figurent 118 coques hollandaises et 122 crayers, baleiniers ou farescots anglais, dont nous avons la liste (*Rotuli Normanniæ in turri Londinensi*, éd. Hardy, t. I, p. 320-329).

(3) Nicolas, *History of the royal Navy*, t. II, p. 515, appendice X.

(4) Le 9 septembre suivant (Beaucourt, *Histoire de Charles VII*. t. I, p. 24. — Puiseux, Prise de Caen par les Anglais en 1417, dans les *Mémoires de la Soc. des Antiq. de Normandie*, t. XXII, p. 431).

(5) Cf., pour la date des diverses capitulations, les *Rôles normands* de la collection Bréquigny, publiés par L. Puiseux, dans les *Mémoires de la Société des antiquaires de Normandie*, t. XXIII, p. 64, 225, 230, 271, etc.; et L. Puiseux, *l'Emigration normande*, p. 5.

Il détourne des fossés la rivière ; les défenseurs imaginent un système de pompes qui remplit avec de l'eau de mer le lit desséché. Il dresse des machines ; d'énormes harpons les attirent vers la place. Il commence des retranchements ; les assiégés tirent dessus à boulets rouges (1). Le 29 septembre 1418 seulement, Glocester entre dans la ville. Il est maître des corps, mais non des âmes. Partout les habitants refusent de prêter serment au roi d'Angleterre, abandonnant maisons, biens et privilèges pour demeurer Français. De Touques, — un village ! — quatre-vingt-quinze personnes émigrent, et de Caen, vingt-cinq mille, plus de la moitié de la population. Pas à pas, ville à ville, les exilés disputent à la conquête les lambeaux de leur province ; les Caennais reculent sur Falaise, puis sur Rouen.

L'ennemi avance toujours, d'un pas sûr, à travers un vaste champ de manœuvre que nos criminelles discordes lui ont laissé étudier d'avance. Il a tenu sa promesse ; il est revenu, implacable. Nos grands ports, Harfleur, Caen, Cherbourg et bientôt Honfleur, vidés de leurs habitants et peuplés d'Anglais, seront les rivets de sa conquête. Déjà la Basse-Normandie, par une suite d'opérations admirablement liées, est enclose dans une ceinture de forteresses. Rien n'arrête l'invasion, ni une résistance héroïque, mais passive, ni le patriotisme exaspéré, mais aveugle, des populations. Nos forces éparpillées, sans chef suprême, se sont entassées dans les places de guerre, au lieu de les prendre comme points d'appui pour tenir la campagne, harceler l'ennemi, écraser ses petits détachements, le détruire en détail.

Et voici le bouquet de la campagne. Henri V lance sur la route de Rouen l'impétueux duc de Clarence avec l'avant-garde. Lui-même suit avec tous ses corps d'armée. Le 29 juillet 1418, la capitale de la Normandie est bloquée.

(1) *Henrici Quinti gesta*, p. 103.



Henri V s'est rendu maître de Pont-de-l'Arche au-dessus de Rouen; « achevant sa savante manœuvre, pareille au cercle que l'oiseau chasseur décrit autour de sa proie, il passe sur la rive septentrionale du fleuve et se retourne brusquement sur Rouen (1) ». Comme il faut une armée considérable pour cerner cette ville populeuse et fière, asile de nombreux fugitifs, les renforts ne cessent d'affluer au camp des assiégeants, Anglais cossus, Irlandais débraillés (2), si pauvres que les vaincus eux-mêmes s'apitoyaient sur leur sort : « Yllandès tous nus piés, sans cauches, vestus de meschanz pourpoins de vieux coustiz de lit, unez povres coyffeites de fer sur leur testez, un arc et une trousse de sayètes en leur main et une espée trenchante en leur costé (3). » D'autres accoururent à la curée, des Portugais ceux-là.

La navigation de la Seine était encore libre. Caudebec formait la station avancée de l'escadrille rouennaise. Elle fut emportée le 9 septembre, par une attaque combinée des troupes de Warwick et de Gilbert Talbot et de l'escadre portugaise de Jean Vasques de Almada (4). L'escadrille rouennaise se replia immédiatement, serrée de près par le baleinier Swan (5) et par d'autres navires légers qui s'embossèrent au port du Croisset. Le feu du château, appuyé par

(1) PUISEUX, *l'Emigration normande*, p. 10. — Dès le 27 février 1418, le duc de Clarence était investi des vicomtés d'Auge, Orbec et Pont-Audemer (BEAUCOURT, t. I, p. 31, n. 1).

(2) En mai 1418, arrivaient les 15,000 hommes du duc d'Exeter; 8,000 Irlandais de Jean Talbot débarquent en juillet et 1,500 Irlandais du prieur de Kilmaine en octobre (L. PUISEUX, *Siège et prise de Rouen par les Anglais, et le Clos aux galées* (1418-1419). Rouen, 1867, in-8°, p. 69).

(3) Chronique citée par Boutaric.

(4) PUISEUX, *Siège... de Rouen*, p. 108. — Sur les rapports maritimes du roi de Portugal avec Henri V, cf. *The forty-fourth annual report of the deputy Keeper of the public records*, 1883, p. 582.

(5) Qui resta au siège de Rouen, avec trente-cinq hommes d'équipage, du 29 septembre 1418 au 25 janvier 1419 (*Proceedings*, t. III, p. 82). — HELLOT, *les Cronicques de Normendie*, p. 44.

les deux dernières galères du roi (1) et quelques baleiniers armés, empêchait la flotte ennemie de remonter plus avant.

Henri V tourna l'obstacle par un vieux stratagème scandinave, qui, plus tard, réussissait aux Turcs contre Constantinople. Il fit traîner par terre plusieurs de ses navires, en contournant la colline qui sépare Moulineaux d'Orival (2). L'intervalle compris entre ces villages forme l'isthme d'une espèce de presqu'île dessinée par un des replis de la Seine : Rouen occupe le sommet de la courbe. Les vaisseaux anglais, évitant ainsi le pont de Rouen, apparurent tout à coup dans la haute Seine du côté du fort Sainte-Catherine et battirent les navires des assiégés, qui se réfugièrent sous les murs de la ville. En aval Henri V ferma le fleuve par trois chaînes, dont l'une plongeait, l'autre rasait l'eau, et la troisième restait tendue à deux pieds et demi au-dessus du fleuve. Dès lors, la malheureuse ville fut hermétiquement close d'une ligne de circonvallation qu'aucun effort ne put briser. Six mois entiers elle lutta. Soixante mille personnes périrent, la plupart de faim. Quand la longue agonie approcha de son terme, les Rouennais brûlèrent les galères « qui flottoint en l'ayve de Sayne (3) » et détruisirent le Clos aux galées; ils ne laissaient à l'ennemi aucun trophée de cette marine royale qui, pendant plus d'un siècle, malgré des alternatives de gloire et d'infortune,

(1) Lettre d'Isabeau de Bavière ordonnant aux capitaine et bailli de Rouen de mettre en lieu sauf « deux galées qui estoient devant ladicte ville, » sinon de les effondrer. Troyes, 30 janvier 1418, n. st. Nous allons voir qu'ils ne prirent que plus tard le second parti (CHÉRUEL, *Rouen au XVe siècle*, Pièce justif. 4.)

(2) L. PUISEUX, *Siège et prise de Rouen par les Anglais*, p. 110. — Cf., sur l'énergique défense des Rouennais et en particulier sur Alain Blanchard, les *Chronica regum Angliæ*, de Thomas OTTERBOURNE, éd. Th. HEARNE, *Duo rerum Anglicarum scriptores veteres*. Oxonii, 1732, in-8°, t. I, p. 282.

(3) Ch. DE BEAUREPAIRE, *Recherches sur le clos des galées de Rouen*, p. 28.

avait tenu haut l'étendard fleurdelisé. Le 19 janvier 1419, ils ouvraient leurs portes.

En décembre, Jean sans Peur leur avait pourtant promis de « très brièvement grever tant par mer que par terre » les assiégeants (1). Qu'était-il advenu de sa promesse? Il avait dépêché « ès parties d'Abbeville et du Crotoy » le héros des campagnes navales du levant, Châteaumorant, et le nouvel amiral de France, Charles de Récourt (2), pour armer tous les vaisseaux disponibles et ravitailler Rouen en prenant à revers l'escadre de blocus (3). Mais la plupart de nos navires étaient absents : ils étaient allés quérir des troupes écossaises sous la conduite du maître et gouverneur Jean Perez (4).

La faction d'Orléans, de son côté, avait tenté un suprême effort en faveur des assiégés. Elle avait été jusqu'à faire des offres de conciliation, du reste vaines, à la faction de Bourgogne. L'homme d'action du parti, l'amiral de Braquemont, oubliant par un acte sublime d'abnégation le mauvais accueil des bourgeois de Rouen (5), avait cherché à gagner du temps pour les secourir en obtenant des Anglais un armistice (6). Puis il s'était acheminé vers l'Espagne, sûr que sa voix n'y resterait pas sans écho. Ce fut là qu'il apprit la capitulation de Rouen, qui précédait de peu celles de Honfleur et de Dieppe. La nouvelle, non moins que l'influence de Braquemont, hâtèrent la conclusion du traité

(1) 7 décembre 1418 (*Ordonnances*, t. X, p. 501).

(2) Amiral de France à partir du 6 juin 1418 (Article de M. Ch. DE BEAUREPAIRE dans la *Bibliothèque de l'École des chartes*, t. XX, p. 307).

(3) Bourgogne, vol. 104, fol. 204 v° : PETIT, *Itinéraire des ducs de Bourgogne*, p. 614.

(4) Octobre 1418 (BEAUCOURT, *Hist. de Charles VII*, t. I, p. 307, n. 2).

(5) Les Rouennais l'avaient chassé le 12 janvier 1418 (HELLOT, *Cronicques de Normendie*, p. 36).

(6) Le Dauphin l'envoie de Chinon dans le Perche traiter avec les ambassadeurs anglais. 4 novembre (Clairambault, reg. 21, p. 1481[2]).

de Ségovie, le 28 juin 1419. Jean II accordait à la France quarante nefs de cent cinquante tonneaux, avec quatre mille marins ou arbalétriers et deux cents écuyers et capitaines. Le capitaine de l'escadre, tenu de prêter serment au roi de France, attendrait pendant dix jours à Belle-Isle les ordres du Dauphin (1).

Depuis le mois de mars, une sourde inquiétude régnait à la cour d'Angleterre. On savait que le roi de Castille préparait une grosse flotte (2); quatre galères de guerre provençales allaient la rejoindre, sans que l'agent de Henri V en Aragon pût les faire arrêter au passage du détroit (3). La destination de l'escadre demeurait secrète. Était-ce la Normandie? Guillaume de la Pole, comte de Suffolk, nommé amiral de Normandie le 19 mai (4), couvrit les nouvelles conquêtes. Étaient-ce plutôt les nefs royales et les arsenaux de Southampton et Portsmouth? Henri V, inclinant vers cette hypothèse, recommanda la vigilance aux vicomtes de la côte (5), tandis que ses croiseurs allaient à la découverte du côté de La Rochelle (6); trois d'entre eux, les navires de Pruce, Joyce et Camoys capturaient un convoi franco-génois, qu'ils amenèrent à Plymouth (7). Enfin, le

(1) Franç. 20977, p. 257. Le Dauphin devait payer le nolis 119,400 francs. Les plénipotentiaires français étaient Bertrand Campion, Jean d'Angennes, Guillaume de Quiefdeuille (BEAUCOURT, *Histoire de Charles VII*, t. I, p. 309). M. de Circourt se perd en conjectures sur l'absence de Braquemont parmi les signataires du traité du 28 juin à Ségovie (Comte Albert DE CIRCOURT, *Combat naval devant la Rochelle en* 1419 : extrait du *Bulletin de la Soc. des Archives*, t. II, p. 4). N'est-il pas naturel de penser que Braquemont surveillait les derniers préparatifs de la flotte?

(2) Lettres de Henri V, 5 mars 1419 n. st. (RYMER. t. IV, 3e part., p. 97).

(3) Lettre de cet agent, 23 juillet (ELLIS, *Original letters*, 2e series, t. I, p. 71). L'agent ajoutait que Henri V pouvait compter, en cas de besoin, sur dix ou douze vaisseaux catalans.

(4) RYMER, t. IV, 3e p., p. 116-117.

(5) 5 mars 1419 n. st. (RYMER, t. IV, 3e p., p. 97).

(6) Archives nation. X2A 18, fol. 67.

(7) Avant juillet (*Proceedings*, t. II, p. 266-267).

secret de l'expédition espagnole fut découvert : un baleinier bayonnais fit prisonnier un clerc du roi de Castille, porteur du traité de Ségovie (1). Avisé que les nefs espagnoles seraient vers la mi-août à Belle-Isle et piqueraient sur l'Écosse, Henri V établit dans la mer d'Irlande une croisière de douze nefs d'abord, puis de toute la flotte du sud (2).

III

LA ROCHELLE.

Quatre cent cinquante Écossais avaient déjà passé et atterri en France dès le 17 mai (3). L'escadre espagnole, doublée par la flottille rochelaise de Guillaume Le Boucher et Colin Langlois, força de même la croisière. Arrivé en Écosse, on s'aperçut que les transports étaient en nombre insuffisant. Malgré l'affrètement de nouveaux vaisseaux par nos armateurs, on ne put embarquer que les six mille hommes de Jean Stuart de Buchan, Jean Stuart de Darneley et Archibald Douglas. Dès l'arrivée de ces contingents à La Rochelle en octobre (4), le Dauphin donna l'ordre à Guillaume de Luce, Jean de Contes et Jean Mérichon d'appréter une nouvelle escadre pour aller quérir le reste de l'armée écossaise (5).

Sur ces entrefaites, les gens de Saint-Jean-d'Angély et le sire de Pons, désireux de déloger une bande anglaise

(1) Lettre des Bayonnais à Henri V, 22 juillet 1419 (RYMER, t. IV, 3e p., p. 128).

(2) 12 et 24 août (RYMER, t. IV, 3e p., p. 131).

(3) Sous le commandement de Guillaume Douglas (William FORBES-LEITH, *The Scots men-at-arms and life-guards in France*. Edinburgh, 1882, in-4, t. I, p. 12).

(4) Franç. 25710, p. 3. — BEAUCOURT, *Histoire de Charles VII*, t. I, p. 320, n. 3.

(5) 21 octobre (Archives nation., X[1C] 119).

installée à Mortagne, envoyèrent demander main-forte à l'amiral. Une croisière hispano-rochelaise fut alors établie sur les côtes. Elle s'empara d'un convoi zélandais (1), puis, le 30 décembre 1419 (2), dans les parages de La Rochelle, elle eut à soutenir l'attaque d'une flotte anglaise. Apre et long, le combat devint pour les Franco-Castillans une éclatante victoire. Sept cents tués, une centaine de prisonniers, presque toute la flotte capturée et amenée à La Rochelle, telles étaient les pertes de l'ennemi. Le bâtard d'Alençon s'était distingué par son acharnement contre les Anglais; il ne leur accordait point de quartier. Et comme Henri V en manifesta son étonnement : « Vous avez tué mon frère dans un récent combat, répondit le bâtard; sachez-le, sur vous et les vôtres, je vengerai sa mort (3). » Trois jours après, il touchait une gratification égale à celle de l'amiral Holland, le vainqueur de 1417 (4).

Mais était-ce bien lui le vainqueur?

Jusqu'ici, on ne savait pas le nom du commandant de la flotte : Jean Enriquez, fils de l'almirante mayor, disaient les Castillans (5); — Robert de Braquemont, répliquaient nos compatriotes, tout aussi bien informés, mais plus convaincus, car une vibrante apostrophe d'un ancien officier de marine réclamait l'érection d'une statue de Braquemont à La Rochelle (6). L'histoire au pas lent arrive à point pour rendre justice à un héros méconnu.

Le courrier espagnol qui apportait au Dauphin les détails

(1) Archives de Saint-Jean-d'Angély, CC 16.

(2) L. F. Duro, *la Marina de Castilla*, t. I, p. 185. Il croit qu'il s'agit d'une flotte flamande.

(3) Juvénal des Ursins, *Histoire de Charles VII*, éd. Godefroy, p. 474. — *Le Religieux de Saint-Denys*, liv. XL, chap. xxii. — Beaucourt, t. I, p. 312.

(4) 2 janvier 1420 (Beaucourt, t. I, p. 45, n. 7).

(5) Martinez de Isasti, *Compendio historial de Guipuscoa*, p. 301.

(6) Comte Albert de Circourt, *Combat naval devant la Rochelle en 1419*, dans le *Bulletin de la Société des Archives*, t. II, p. 353.

de la victoire (1) en suivait un autre, porteur d'une lettre close signée : « Alfons Sarrias de Corvelle, » gouverneur de l'armée castillane (2). Voilà le nom du vainqueur. Comme les finances ne permettaient pas les dépenses fastueuses d'un *Te Deum*, la cour se contenta de modestes actions de grâces aux Célestins de Lyon.

La « destrousse et desconfiture » navale des Anglais (3) trop tardive pour arrêter l'invasion, trop isolée pour enrayer le cours de nos désastres, n'en réconforta pas moins les Rochelais, que la trahison guettait. En mai précédent, tandis que ces braves gens, descendus en armes sur les quais, s'apprêtaient à repousser une descente des ennemis, un brigand, Poupart, leur tenait ce langage : « Êtes-vous fols : ou ignorez-vous le privilège qu'ont le vicomte, ses gens et sujets de devenir le même jour trois fois Anglais et trois fois Français (4)? »

Mis en goût par la victoire, les Espagnols ne marchandèrent point au Dauphin (5) de nouveaux secours, vingt galères et soixante grosses nefs soldées pour un trimestre (6). Ils comptaient faire supporter leurs frais non seulement aux Anglais, mais aux Hanséates, leurs rivaux commerciaux, dont les navires furent préalablement séquestrés dans les ports de la péninsule. L'amiral Alphonse Enriquez s'occupait donc d'équiper à Santander une trentaine de nefs quand, le 14 juillet 1420, éclatait une révolution de palais :

(1) A Lyon, le 24 janvier 1420 (Franç. 25710, p. 5).

(2) Quittance du messager, l'écuyer espagnol Ferrando Daraufs, 22 janvier 1420 n. st. (Franç. 20616, p. 32, 33).

(3) Franç. 25710, p. 5.

(4) Archives nation, X^{2A} 18, fol. 67.

(5) L'ambassadeur Jacques Gélu, archevêque de Tours, reçut les frais de provision de son ambassade, le 20 janvier 1420 (Clairambault, vol. 52, p. 3933), en partit par mer sans doute à bord de l'escadre de Sarrias (*Vita Jacobi Gelu, archiepiscopi Turonensis, ab ipso conscripta*, dans Martène, *Thesaurus novus anecdotorum*, t. III, col. 1950).

(6) *Vita Jacobi Gelu, ibid.*

l'infant Henri s'emparait du faible Jean II, qu'il devait garder plusieurs mois en tutelle. L'expédition navale fut ajournée (1).

Au mois de décembre 1420, quelques jours avant l'anniversaire de la victoire de La Rochelle, les galères de l'amiral d'Espagne reparurent sur les côtes de Poitou. Elles débarquèrent plusieurs chevaliers à Saint-Jean-d'Angély pour aller aux « provisions » ; le maire leur donna un grand dîner le 19 décembre et festoya de même les ménestrels de l'escadre pour leurs aubades des premiers jours de l'an, sans parvenir, par ce gracieux accueil, à satisfaire nos alliés. Après quelques semaines d'attente, l'amiral Enriquez écrivit une lettre de plaintes : « Il merveloit mout que on ne li envoiet ce que on li avoit promis et que ceux des galères pacient moult de soufrere pour ce (2). »

Demander l'aumône à un prince besogneux, étant s'exposer à un refus, Enriquez vira de bord vers l'Espagne. Les retards, puis le « retour des galées » castillanes causèrent un vif mécontentement à la cour du Dauphin. On attendait d'elles les plus grands services sur les côtes de Normandie, de Picardie et d'Angleterre (3), où devait porter tout l'effort de la campagne de 1420. Déjà l'armée d'Écosse, dirigée par Tanguy Du Chastel et Louis d'Escorailles, marchait vers la Picardie (mars) (4), que défendait le lieutenant général du Dauphin, Jacques de Harcourt. La plus forte des places picardes, Le Crotoy, servait de refuge aux derniers corsaires normands. La victoire navale de La Rochelle, réson-

(1) Duro, *la Marina de Castilla*, t. I, p. 185. — Perez de Guzman, p. 174, et Ferreras, t. VI, p. 236, apud Beaucourt, *Histoire de Charles VII*, t. I, p. 320, n. 1, et 340. — Ces historiens prétendent à tort que les galères espagnoles ne vinrent pas en France.

(2) Janvier 1421, n. st. (Archives de Saint-Jean-d'Angély, CC 18, fol. 30 v°, 31 v°).

(3) Beaucourt, t. I, p. 340. — Ms. lat. 6024, fol. 18.

(4) Beaucourt, *ouv. cité*, t. I, p. 321, n. 5.

nant comme un coup de clairon au millieu d'eux, fut le signal d'une « guerre moult forte par mer (1) ». Mais cette avant-garde, si vigoureusement engagée parce qu'elle comptait sur l'appui de la flotte espagnole, ne put tenir longtemps. Quand le néfaste traité de Troyes (2), en livrant la patrie à l'étranger, eut enlevé aux marins normands leurs dernières espérances, ils dirent adieu à leur province pour venir se ranger autour du Dauphin. En vain essayait-on d'arréter l'émigration. En dépit des mesures coercitives, le sublime exode continua; un à un, à la dérobée, on s'échappait vers l'ouest, bourgeois cossus comme l'ancien commissaire de la flotte Jean Piquet (3), ou paysans besogneux qui émigraient avec « leur menu mesnage comme poz, paelles, vaisselle d'estain ». Un baleinier, monté de Malouins et de marins du Mont Saint-Michel, avait embarqué une troupe de ces « povres gens du païs de Caux, et en espécial des femmes et petitz enfans, » qu'il transportait en Bretagne. A la hauteur de Cherbourg, il fut attaqué, le 29 janvier 1423, par un baleinier anglais, bientôt rejoint par deux autres bâtiments accourus du port. Les Malouins, débordés, ayant baissé pavillon, « vaissel, prisonniers et toutes autres choses qui dedens estoient furent venduz et livréz en diverses parties au plus offrant (4). »

(1) *Chronique de Jean Le Fèvre*, t. II, p. 26.

(2) 21 mai 1420.

(3) Dont un espion signalait la fuite par Angers vers La Rochelle, 15 juin 1421 (Vallet de Viriville, *Histoire de Charles VII*, t. I, p. 348, n. 1). — S'exilaient encore les Rouennais Geoffroy Lambert, Michel de Saint-Vincent et Guillaume Toulousan (G. Lefèvre-Pontalis, la Guerre des partisans dans la Haute-Normandie, apud *Bibliothèque de l'Ecole des chartes*, t. LVII, p. 20). Toulousan avait cautionné, en 1414, le dernier garde du clos des galées, Robert d'Oissel (Pièces orig., vol. 1008, doss. d'Oissel, p. 6.) Les exilés laissaient à Rouen des amis qui devinrent contre les Anglais de redoutables conspirateurs (Lefèvre-Pontalis, *ouv. cité*, p. 9.)

(4) Pièce publiée par S. Luce, dans sa *Chronique du Mont Saint-Michel*. Paris, 1879, in-8°, t. I, p. 122. Une autre pièce publiée par Luce (t. I, p. 218) constate la fuite en 1422 d'un laboureur de Grand-Camp (Calvados,

Enfin, la flottille des expulsés harfleurais prenait pour port d'attache La Rochelle. Jean de Contes, dit Minguet, l'ancien compagnon de Braquemont, était arrivé avec sa nef; Jean Go avec sa galiotte; Guillaume Le Boucher amenait, dans son baleinier, sa femme, ses marins (1).

D'autres proscrits arrivèrent de Bretagne : les uns, Malouins indépendants comme le maître de navire Pérot (2); les autres, partisans d'Olivier et de Charles de Blois, que poursuivait la haine ducale depuis l'attentat de 1420. Tel, Maurice de Plusquellec ou Plusqualec, fils aîné du chambellan de Jean V, s'était jeté avec l'étourderie de son âge dans la conjuration (3). Le coup fait, il était venu demander asile (4) au gouverneur de La Rochelle, son oncle.

Cette charge de gouverneur semblait l'apanage d'une famille bretonne : Henri de Plusquellec succéda à son cousin Tanguy Du Chastel et précéda son autre cousin Prégent de Coëtivy, amiral de France (5). On ne pouvait imaginer, du reste, de famille plus dévouée à la France. Les derniers au combat, ils allaient conduire le deuil de la marine française.

Roi sans royaume, proscrits sans foyers, expulsés sans patrie, avaient mis en commun leurs ressources et leurs

arr. Bayeux, cant. Isigny) qui abandonne femme et enfants pour se rendre à Saint-Malo.

(1) « Jehan du Puismarquet, natif du païs de Normandie à IIII lieues de Harefleu. » Enquête du 22 septembre 1422 à La Rochelle (*Archives historiques du Poitou*, t. II, p. 291-297).

(2) Enquête citée.

(3) En 1420, Olivier et Charles de Blois avaient saisi et détenu prisonnier le duc de Bretagne, Jean V. Jean V confisqua les biens de « Morice de Ploesquellec, qui a demouré ez parties de la Rochelle et ailleurs en plusieurs contrées hors de nostre pays en la compagnie desdiz de Blays ». Nantes, 20 octobre 1423 (Blanchard, *Lettres et mandements du duc Jean V*, t. III, p. 115 et 153).

(4) En 1420 (*Archives historiques du Poitou*, t. II, p. 291).

(5) Delayant, *Procès des frères Plusqualec*, apud *Archives historiques du Poitou*, t. II, p. 217. — La mère de Henri de Plusquellec et la grand'mère de Coëtivy étaient de la famille Du Chastel.

espérances. Il s'agissait, en 1422, d'aller chercher huit mille Écossais. Les Bretons Henri de Plusquellec, Geoffroi de Karoys et Bardot Hugo avancèrent treize mille écus d'or; le Dauphin leur hypothéqua sa seigneurie de Taillebourg (1); les Normands Jean de Contes, Guillaume Le Boucher, Jean Go, le Malouin Pérot et les armateurs rochelais frétèrent leurs navires avec l'argent des Bretons (2). De cette association d'infortunes ne sortit qu'un désastre. La mer était infestée d'escadres britanniques. L'année précédente, Guillaume de La Lande, charpentier de vaisseau rochelais, qui faisait son testament au moment de s'embarquer pour l'Écosse (17 juin) (3), n'avait pu partir. En septembre 1422, l'escadre française partit, mais pour revenir aussitôt, désemparée, en déroute.

Une flotte anglaise, se « ruant » sur elle, capturait la nef de Jean de Contes, capitaine de l'expédition, deux gros vaisseaux équipés par le gouverneur de La Rochelle, plusieurs autres bâtiments. Les ambassadeurs du Dauphin, Perceval de Boulainvilliers et Bertrand Campion, tombaient prisonniers. Guillaume Le Boucher n'eut que le temps de transborder sur son baleinier la caisse ou « chevance et autres choses qui estoient en la nef dudit Minguet » et de sauver, en s'enfuyant par « l'achenau de Marent » vers Niort, les épaves du trésor royal. A côté d'une vieille bourse de drap d'or, dernier témoin de jours prospères, près d'écus neufs enveloppés dans un chiffon de papier, gisait au fond de la barque un fleuron à demi brisé, que le roi, pour faire l'appoint, avait détaché « de sa bonne couronne (4) ».

(1) Archives nation., J 183, p. 141.

(2) *Archives historiques du Poitou*, t. II, p. 291-297.

(3) Beaucourt, t. I, p. 336, n. 2.

(4) Le 16 septembre 1422, Charles VII mande à Henri de Plusquellec et à Jean de Villebresme de perquisitionner à La Rochelle, au domicile de Guillaume Le Boucher, pris par les Anglais en mer, et d'y saisir les papiers qui concernent l'armée que la flotte montée par Le Boucher devait chercher en

La situation de La Rochelle, déjà critique avec ses remparts dégarnis, sa populace houleuse à la nouvelle du désastre, s'aggrava encore quand on apprit les menées du duc de Bretagne. Jean V faisait avancer des troupes, dans le dessein de livrer la ville aux Anglais. L'écuyer écossais William Stuart fut chargé de défendre les deux tours de la chaîne qui fermaient le port (1). Le Dauphin accourut de Bourges; le 10 octobre, il recevait le serment de fidélité des bourgeois rochelais, faisait réparer les murailles et gardait cette clef des mers (2). Le moment eût été propice de reprendre l'expédition : tous les vaisseaux de guerre britanniques escortaient le corps de Henri V qu'on ramenait par Calais en Angleterre (3).

Mais, faute d'une flotte, les communications avec l'Écosse devenaient impossibles. Le premier soin de Charles VII, en montant sur le trône, fut de solliciter dix galères castillanes pour la saison de 1423 (4). Il put s'apercevoir alors quel précieux auxiliaire il avait perdu dans l'amiral de Braquemont, mort en 1420. Les ambassadeurs furent éconduits; douze maîtres de navires espagnols, racolés à grand'peine, promirent pourtant, par « lettres d'affrètement sur ce faictes en Castille, » d'accomplir le voyage d'Écosse (5). Ils firent honneur à leurs engagements, contrairement à cet armateur de l'Écluse (6), venu comme eux à La Rochelle, qui s'en-

Écosse. Le 22 septembre, on apprend que Le Boucher s'est sauvé (*Archives historiques du Poitou*, t. II, p. 291-297; Archives nation., J 475, n° 98[2], 98[3], 98[4]).

(1) Francisque Michel, *les Ecossais en France*, t. I, p. 120, n. 5.

(2) Vallet de Viriville, *Histoire de Charles VII*, t. I, p. 348.

(3) Octobre 1422 (Rymer, t. IV, 4e p., p. 81).

(4) 25 novembre 1422. Les ambassadeurs étaient Jacques Gélu, Guillaume de Quiefdeville, Guillaume Bataille, Jean de Castel, qui, pour la plupart, avaient déjà rempli le même office d'ambassadeurs en Castille (Beaucourt, *Histoire de Charles VII*, t. II, p. 310).

(5) Entre autres le baleinier *Santa Maria*, 140 tonneaux, maître Perruche de La Sau (*Revue des sociétés savantes*, 6e série, t. II, p. 160-163).

(6) Franç. 5271, fol. 134 v°. — Beaucourt, *Histoire de Charles VII*, t. II, p. 338.

fuit après avoir reçu les arrhes de son voyage (1). La traversée était si peu sûre que Charles VII n'osa pas confier à ses commissaires, connétable de Buchan, Quiefdeville et Guillaume Le Boucher, la solde des troupes écossaises qu'ils allaient chercher. Dans l'imminence du danger, le gouverneur de La Rochelle prit lui-même le commandement de l'expédition. Il avait joint aux douze bâtiments espagnols une division rochelaise frétée par lui et par son parent Tanguy Du Chastel.

Comme les Anglais croisaient au large du Poitou (2), Henri de Plusquellec attendit jusqu'à la Saint-Michel pour donner le signal du départ. Le 26 octobre 1423, il était à Glascow (3); les troupes écossaises n'étaient pas prêtes à embarquer; on dut prolonger d'un mois l'affrètement des transports, qui stationnèrent devant Greenoc, à Dumbarton, jusqu'à l'arrivée des dix mille hommes amenés par Douglas et Buchan. Avec le clan Douglas au tartan vert rayé de blanc, s'embarquèrent deux mille highlanders aux haches de Lochaber pesantes et aux jambes nues, les « Escos sauvages à haches » que Charles VII annonçait aux bonnes villes de France (4). Ils étaient bien avant en mer pour venir par deçà, quand la tempête les rejeta en Écosse. Ce furent de nouveaux frais de ravitaillement. Il fallut attendre le vent. Autre départ vers la fin de janvier 1424; on perd en route quatre gros vaisseaux à château d'avant, et enfin au

(1) Cinq cents écus d'or et deux mille francs, que lui avait versés le connétable de Buchan.

(2) Lettres de Charles VII. Bourges, 17 mai 1423 (*Revue des sociétés savantes*, 6e série, t. II, p. 161-163).

(3) Contrat d'affrètement entre les ambassadeurs français et Perruche de la Sau, maître du baleinier *Santa Maria* (*Revue des sociétés savantes*, 6e série, t. II, p. 160-163.) Les nefs espagnoles, qui n'étaient affrétées que jusqu'au 6 novembre, furent retenues jusqu'au 6 décembre, moyennant un fret d'un écu et demi par tonneau, sans préjudice des mille écus d'or de gratification qu'on leur paierait au prorata de leur tonnage.

(4) Beaucourt, *Histoire de Charles VII*, t. II, p. 63, 339.



BARGE

Gravure flamande (1480-1490.)

(Bibl. nat. Estampes E a 43 rés.)

carême-prenant, le 15 février 1424, Plusquellec abordait à La Rochelle (1); une partie de sa flotte avait atterri à Saint-Mahé de Fine Poterne (2).

Le malheur pesait sur la France : les fiers highlanders étaient écrasés aux journées de Crevant et de Verneuil. Et, bien que l'on se fût habitué à considérer les montagnes de la Calédonie comme un réservoir inépuisable de soldats, bien qu'en novembre 1424 on songeât encore aux troupes de l'amiral comte de Mar (3), aucune flotte française ne prit plus la mer, et pour cause. Nos vaisseaux avaient disparu d'année en année, écrasés par les flottes ennemies. Les ports de l'Océan étaient cédés ou engagés, la Saintonge promise aux Écossais, Taillebourg vendu aux Plusquellec.

IV

LE MONT SAINT-MICHEL.

Dans la Manche, l'étendard fleurdelisé ne flottait plus que sur un petit îlot, « dont le seul nom évoque ce que les paysages ont de plus grandiose, le patriotisme de plus inviolé, la religion de plus saint (4) ». La France en détresse aimait y reposer ses espérances (5), car le Mont-Saint-Michel au Péril de la Mer, dont le granit arrêtait les vagues furieuses, résistait aussi bien aux assauts de l'ennemi.

Dès 1417, les Anglais menaçaient le Mont; deux ans après, ils en commençaient les approches en fortifiant le

(1) Archives nation., J 183, p. 141 : Lettres de Henri de Plusquellec, 15 février 1424, n. st., datées de La Rochelle, présent Maurice de Karloeguen.
(2) Beaucourt, t. II, p. 63.
(3) Beaucourt, t. II, p. 79.
(4) S. Luce, *Histoire de Du Guesclin*, éd. in-12, p. 222.
(5) L. Delisle, *Pèlerinage d'enfants au Mont Saint-Michel*, dans les *Mémoires de la Société des antiquaires de Normandie*, t. XVII, p. 388.

rocher de Tombelaine, vedette avancée de cette ligne d'investissement que formèrent Avranches, Pontorson et Ardevon. Une flotte allait compléter le blocus (1). Ces apprêts jetèrent la terreur dans l'âme de l'abbé du Mont; Robert Jolivet fit le « chien couchant » aux pieds du roi d'Angleterre (2). Les moines, loin d'imiter la lâche soumission de leur abbé et capitaine, appelèrent un partisan du Dauphin, Jean d'Harcourt qui confia la garde de l'abbaye à une centaine d'hommes. Des renforts inopinés leur arrivèrent en 1423.

Le lieutenant général du Dauphin en Picardie, Jacques de Harcourt, ravitaillé par des escadres françaises et bretonnes en 1421 et 1422 (3), avait longtemps défendu nos derniers ports de la Manche, Rue, Le Crotoy. Refoulé peu à peu par les troupes anglaises du pays de Caux, cerné dans Le Crotoy, bloqué par mer, il dut se rendre le 15 octobre 1423, après quatre mois de siège (4). Comme les termes de la capitulation lui permettaient de guerroyer outre Seine et d'emmener une partie de l'escadre française bloquée dans le port, il embarqua ses gens sur une grande hourque, une barge et trois autres bâtiments, armés de neuf veuglaires, et se rendit au Mont Saint-Michel. L'un de ses corsaires,

(1) Jacques Boulenc, Jean Corbuissier et Jean Chambrelain allèrent solliciter cette flotte en Angleterre. 1er mars et 2 juillet 1420 (*De l'administration de la Normandie sous la domination anglaise*, par Ch. DE BEAUREPAIRE, apud *Mémoires de la Société des antiquaires de Normandie*, t. XVIII, p. 178).

(2) Sauf-conduit de Henri V à Jolivet. 9 mai 1419 (DUPONT, *Histoire du Cotentin et de ses îles*, t. II, p. 532).

(3) En avril 1421, l'escadre française, qui portait des munitions au Crotoy, échoua à Honfleur, Harfleur et Fécamp (*Rôles normands*, apud *Mémoires de la Société des antiquaires de Normandie*, t. XXIII, p. 227, 254).

(4) Autre ravitaillement de cent pipes de vin et de cent tonneaux de froment en 1422 (Franç. 25710, p. 14.) Dès le mois de mai 1423, un vaisseau de guerre anglais bloquait Le Crotoy (Pièces orig., vol. 1685, doss. Lenfant, p. 12 . Le Crotoy capitula le 15 octobre. Mais la reddition de la place ne devait avoir lieu que le 3 mars 1424. Jacques de Harcourt laissa à son lieutenant Choquart de Cambronne le soin d'accomplir cette dernière formalité (*Chronique d'Enguerrand de Monstrelet*, t. IV, p. 166-170).

Singlas, capturait en route sept vaisseaux chargés de vins en provenance d'Abbeville. Les assiégés reçurent « moult honorablement (1) » les arrivants, et avec d'autant plus de joie qu'une violente attaque des Anglais (2) avait épuisé leurs forces.

L'assaut se renouvela périodiquement, le 28 septembre 1424, puis en 1425, sous la conduite du traître Robert Jolivet, nommé commissaire du roi d'Angleterre en la Basse-Normandie pour le recouvrement du Mont Saint-Michel (3). Une escadre de vingt navires, organisée par ses soins à Ouistreham et montée de huit cents hommes environ, arrivait le 8 mai au havre de Regnéville; Laurent Howden, capitaine de Tombelaine et de plus capitaine général de la flotte, en prit le commandement (4). Elle était fort peu homogène. A défaut de la flotte royale d'Angleterre, que Henri VI avait vendue après l'écrasement de notre marine (5), Jolivet avait frété une hourque de Dantzig, une barge de Londres, des baleiniers de Dieppe, Rouen, Caen, Guernesey, Portsmouth, Southampton. Le 21 mai, l'amiral de Normandie, Guillaume, comte de Suffolk, fut chargé de diriger les opérations comme capitaine général des forces de terre et de mer (6) : il avait cent hommes d'armes et

(1) Beaucourt, *Histoire de Charles VII*, t. II, p. 13. — Traullé, *Abrégé des annales du commerce de mer d'Abbeville*, p. 13.

(2) En juillet-août 1423 (Dupont, *Histoire du Cotentin*, t. II, p. 548. — Cousinot, *Chronique de la Pucelle*, éd. Petitot, t. VIII, p. 99).

(3) Mars 1425 (Dupont, *Histoire du Cotentin*, t. II, p. 549).

(4) L'écuyer Richard Povoir l'avait amenée de Ouistreham à Regnéville. Le vicomte de Carentan, Guillaume Biote, était chargé de payer chaque mois la solde des équipages après en avoir passé la revue à Regnéville ou aux iles Chausey (S. Luce, *Chronique du Mont-Saint-Michel*, t. I, pièces diverses, n° LV, p. 185-195). — Armement de la *Marie* de Caen, 1er mai (Franç. 20908, p. 81).

(5) Ordre de vente donné par Henri VI aux clercs de ses nefs à Southampton. 3 mars 1423 (*Proceedings*, t. III, p. 53).

(6) Nicolas Bourdet, capitaine d'Ardevon, et que M. Dupont qualifie également de capitaine général de la flotte, venait d'être battu par le baron de Coulonces (Dupont, *Histoire du Cotentin*, t. II, p. 551).

trois cents archers, dont plus d'un tiers renforça les équipages de l'escadre, le reste garnissant les bastilles de Tombelaine et d'Ardevon.

« L'enforcement du siège par la mer » inquiéta les Malouins, d'autant plus intéressés à la conservation de l'abbaye que le Couesnon, confondant son cours capricieux avec la Sée et la Sélune, venait d'enlever le Mont à la Normandie pour le rendre à la Bretagne (1). Ils se flattaient du reste d'être « bons, vrais et loyaux subjects à la couronne de France; » ce qui est mieux, ils le prouvèrent en armant « libéralement, de leur franche volonté et à leurs propres coustz, certaine bonne quantité de navires gros et menus, » sur lesquels nombre d'entre eux prirent place (2). A leur tête, on remarquait Brient de Châteaubriand, seigneur de Beaufort, Geoffroy de Malestroit, Raoul de Coëtquen (3) et Louis d'Estouteville, qui était venu implorer leur secours. Le cardinal-évêque de Saint-Malo, à l'exemple de son prédécesseur, qui avait refusé, au moment de nos revers, de laisser détacher de la France son vieux rocher, encouragea et bénit l'expédition. Ce fut le 16 juin (4) que les Malouins attaquèrent la flotte ennemie. Reçus vigoureusement, ils sautèrent à l'abordage; rien ne put arrêter leur élan : plusieurs bâtiments tombèrent entre leurs mains; le reste s'enfuit, laissant le



NEF DE L'AMIRAL DE SUFFOLK.
(Sceau : Bibl. nat., Clairamb. 825, p. 56.)

(1) Dupont, *Histoire du Cotentin*, t. II, p. 551.
(2) Lettres de Charles VII remerciant les Malouins. 6 août 1425 (Archives de Saint-Malo).
(3) S. Luce, *Chronique du Mont Saint-Michel*, t. I, p. 185, n. 1.
(4) Dom Huynes, *Histoire de l'abbaye du Mont Saint-Michel*, p. 204.

Mont Saint-Michel « au dellivre du cousté de la mer ».

L'amiral anglais, réduit à ses bastilles, continua néanmoins le siège, sans que le nouveau connétable de France, Arthur de Richemont, pût le déloger. Maîtresse de la mer, la flotte malouine ravitaillait le Mont, courait la Manche jusqu'à Calais et menaçait les convois qui arrivaient de Flandre en Normandie; elle rançonnait le Bessin (1), bloquait Cherbourg (2), jetait l'alarme sur les côtes du Devonshire (3) et préludait à cette belle victoire du 9 septembre 1427 où Louis d'Estouteville couchait sur les grèves du Mont Saint-Michel deux mille Anglais (4). Et le siège continuait toujours, avec une égale ténacité de part et d'autre. Il dura jusqu'à l'expulsion des Anglais.

Cette défense opiniâtre d'une sentinelle perdue au milieu de l'ennemi montrait qu'il n'est point d'abaissement si profond que la France ne s'en relève. Et, en effet, la guerre civile, qui avait fait l'appoint de l'étranger, s'éteignait; les partis oubliaient leurs mésintelligences. Une nouvelle génération grandissait, une génération née dans la terreur et dans les larmes. Un jour vint où elle se leva frémissante; d'une irrésistible poussée, l'ennemi fut jeté hors des frontières, quelque trente ans après les avoir violées; et la marine de guerre reprit sa garde près d'une France non plus meurtrie et amputée, mais grande et prospère.

(1) Pendant le second semestre de 1425 (S. LUCE, *Chronique du Mont-Saint-Michel*, t. I, p. 185 et 28, n. 1).

(2) Avis du capitaine de Cherbourg, Hungerford. 25 janvier 1427 (*Proceedings*, t. III, p. 230).

(3) 19 mai 1427 (CHAMPOLLION-FIGEAC, *Lettres de rois, reines*, t. II, p. 408, dans les *Documents inédits*). En même temps, Jean Go courait la mer d'Irlande. 22 août 1427 (RYMER, t. IV, 4e p., p. 131).

(4) BEAUCOURT, *Histoire de Charles VII*, t. II, p. 25 et 28. — VALLET DE VIRIVILLE, *Histoire de Charles VII*, t. II, p. 516 : il y a lieu de maintenir cette date du 9 septembre 1427 donnée par Vallet de Viriville et appuyée sur diverses chroniques locales.

CHARLES VII

LA DÉLIVRANCE

I

FIN DE LA GUERRE DE CENT ANS.

Premier rayon de soleil!

Le duc de Bourgogne ayant provoqué en combat singulier le duc de Glocester, frère du roi d'Angleterre Henri V, portait au bras, comme indice visible de son cartel, un rayon de soleil peint sur une plaque d'argent. Cela signifiait que la cause de Jean de Brabant était claire comme le jour (1). Jean était un malheureux mari délaissé par une femme volage, Jacqueline, qui avait été porter au duc anglais sa main et, ce qui était plus grave, son héritage, Hainaut, Hollande et Zélande. Aussi dès que Glocester voulut, les armes à la main, avec cinq mille hommes distraits d'un corps expéditionnaire en France, se mettre en possession de l'héritage de sa femme, Philippe le Bon intervint.

En septembre 1423, une grosse flotte, équipée à l'Écluse, avait ordre de s'opposer aux arrivages anglais (2). Philippe le Bon donna même de sa personne. Ayant appris la venue

(1) Vallet de Viriville, *Histoire de Charles VII*, t. I, p. 469.
(2) *Chroniques de Flandres*, t. III, p. 37.

prochaine du lieutenant de Glocester, Fitzwalter, et le lieu probable du débarquement qui était Ziericzée, il voulut disputer le passage. Mais Fitzwalter avait déjà pris terre. Le duc de Bourgogne vira de bord vers Brouwershaven en Zélande, où les deux mille Hollandais du seigneur de Hamestède s'apprêtaient à faire leur jonction avec les troupes anglaises. La mer commençait à se retirer quand il arriva en vue du port; les Bourguignons, malgré tout, attaquèrent, qui en bateaux, qui à la mer, et délogèrent l'ennemi de la digue. Les Hollandais furent écrasés, il n'en échappa qu'une centaine (1).

Cela se passait le 19 janvier 1426. Entre Anglais et Flamands, les rapports s'envenimaient. Les premiers donnaient la chasse aux seconds et leur causaient des dommages incalculables, « mala enormia (2) ». Il fut même question, à la Cour de Bourgogne, d'organiser une escadre « pour le secours de la flotte estant présentement à La Rochelle » et bloquée sans doute par les corsaires anglais. Le devis ne comportait pas moins de quarante gros vaisseaux, une trentaine de barques, cinq mille deux cents hommes, et quatre cents bouches à feu, chiffre énorme pour l'époque. Le commandement en était réservé à Hugues de Lannoy, alors en Hollande (3). Fut-il donné suite au projet d'armement? Je ne le crois pas, car Henri VI se décida à intervenir énergiquement pour éviter un conflit avec son allié. Le 14 juillet 1426, il défendait à ses marins de molester les Flamands : s'il arrivait à quelqu'un de ces derniers, ou à

(1) Ms. 2545 de Vienne, fol. 269 v°, publié dans le *Bulletin historique et philologique du Comité des travaux historiques*, année 1892, p. 53. — *Chronique de Jean Le Fèvre*, t. II, p. 118. — BEAUCOURT, *Histoire de Charles VII*, t. II, p. 22.

(2) Dommages qui ont été commis « nuper supra mare, » ajoute Henry VI dans la lettre patente où il défend à ses sujets de molester les Flamands. 14 juillet 1426 (RYMER, t. IV, 4e p., p. 122).

(3) Franç. 1278, fol. 73. — *Œuvres de Ghillebert de Lannoy*, éd. Potvin. Louvain, 1878, in-8°, p. 484.

un Écossais d'être pillé en mer, en dépit du sauf-conduit royal, le chancelier de l'Echiquier poursuivrait (1) d'office le recouvrement des biens spoliés.

Ces prévenances, auxquelles le sans-gêne britannique n'était guère habitué, témoignaient des alarmes du gouvernement. Il y avait de quoi. Glocester avait provoqué une guerre civile : le duc de Bretagne s'était rangé du côté de Charles VII et, depuis le 15 janvier 1426 (2), soutenait guerre ouverte. Une grosse flotte, montée par ses sujets, menaçait l'année suivante les côtes du Devonshire (3). Mais le duc breton, prince mou, ballotté entre les influences anglaise et française, abandonna la cause nationale, et, le 8 septembre 1427, s'abaissa jusqu'à promettre l'hommage au roi d'Angleterre (4). Or, nos côtes étaient à la merci de ses sujets qui les défendaient ou les menaçaient tour à tour au gré de la politique ducale. La Rochelle avait dû son salut à la courageuse attitude du capitaine d'un baleinier breton, Bernard de Karquebeu ou Kercabin, qui tint en respect, deux semaines durant, une flotte anglaise de cent vingt voiles ancrée au Chef de Baye (5-19 août 1427) (5). Charles VII dépêcha une ambassade vers le roi de Castille pour mander contre ces nouveaux adversaires l'envoi de quarante ou cinquante navires de guerre (6). Il était d'autant plus fondé en sa demande que les corsaires espagnols n'avaient cessé de nous seconder (7). Jean V, à tout événe-

(1) 27 juillet 1426 (*Proceedings*, t. III, p. 209).

(2) Rymer, t. IV, 4e p., p. 118. — Beaucourt, t. II, p. 23.

(3) Lettres d'Henri VI. 19 mai 1427 (Champollion-Figeac, *Lettres de rois, reines*... publiées dans la collection des documents inédits, t. II, p. 408).

(4) Il signait une trêve avec les Anglais en mai 1427, un traité de paix le 3 juillet, une adhésion au traité de Troyes le 8 septembre, et prêtait hommage à Henri VI le 28 janvier 1428 (Dom Morice, *Mémoires de Bretagne*, t. II, col. 1198, 1200, 1201, etc. — Beaucourt, t. II, p. 27 n° 5. — Vallet de Viriville, t. I, p. 469, 481).

(5) Franç. 20583, p. 7. — Beaucourt, t. II, p. 27-28.

(6) Collection Baluze, vol. 249, fol. 21.

(7) Dix corsaires espagnols croisaient dans la mer d'Irlande et allaient

ment, pria Jean Jouan, de l'île de Batz, armateur « très bien pourveu de vaisseaux et gens », de se tenir prêt et l'anoblit pour ses services passés (1). Mais Bretons et Espagnols s'entendaient trop bien pour rompre un accord où ils trouvaient leur profit. La diplomatie espagnole sut toutefois tirer parti de la situation pour obtenir du duc Jean V l'exemption des brefs et du droit de bris. Un traité de commerce ou *contratacion* fit retomber à la charge des acquéreurs de denrées espagnoles le devoir du quarantième payé par les marchands étrangers (2). Et pour éviter entre les nationaux des deux pays toute cause de désaccord, on institua deux conservateurs de la paix et un juge de chaque nation fut établi en 1430 à La Rochelle (3). De cette ville, les Espagnols avaient déjà évincé la concurrence hanséatique et, par la hausse du prix du fret, provoqué une forte diminution dans l'exportation de nos vins (4).

De cette éviction, les Bretons profitèrent aussi en stipulant, par le traité de 1432, que les transactions des villes hanséatiques auraient lieu désormais dans le duché (5).

L'amirauté bretonne, calquée sur l'amirauté de France (6), se substituait à celle-ci avec la plus grande désinvolture. Par les bureaux de La Rochelle, Bordeaux et Bayonne, elle délivrait des brefs de sauveté, de conduite et de victuailles,

vendre leurs prises en Ecosse, 24 août 1427 (RYMER, t. IV, 4e p., p. 131).

(1) 24 juillet 1428 (DE LA NICOLLIÈRE-TEIJEIRO, *La marine bretonne*, p. 51).

(2) 29 avril 1459 (DE LA NICOLLIÈRE-TEIJEIRO, *La marine bretonne*, p. 90).

(3) *Ibidem*, p. 97. — BLANCHARD, *Lettres et mandements de Jean V*, t. III, p. 275.

(4) Latin 6024, fol. 85. — DAUMET, *Étude sur l'alliance de la France et de la Castille*, p. 92 et pièces justif. 65.

(5) Archives de la Loire-Inférieure E 125, publié en partie par S. DE LA NICOLLIERE-TEIJEIRO, p. 36.

(6) Privilèges de l'amirauté bretonne reconnus par mandement ducal. 12 juin 1407 (BLANCHARD, *Mandements du duc Jean V*, t. II, p. 64).

pour exempter du droit de bris, assurer la protection des vaisseaux de guerre et autoriser l'achat de vivres en Bretagne. Bref annuel pour les navires de cinq tonneaux, bref de victuailles pour ceux de neuf tonneaux, de victuailles et de conduite pour les bâtiments de quatorze tonneaux, les trois brefs pour les navires de dix-huit tonneaux et au-dessus, telle était la pancarte des congés (1).

Le droit de conduite, prérogative jusque-là de l'amiral de France (2), était tombé, faute d'être exercé, dans le domaine de son collègue breton. Moyennant une taxe d'un vingtième sur l'importation des vins, les marchands étaient convoyés par une douzaine de grosses nefs et de barques, qui partaient trois fois par an, les 15 septembre, 15 janvier et 1er mai, du chenal de Saint-Mahé. Le soin du convoi, quand l'amiral n'y trouvait pas son profit, pouvait être abandonné aux armateurs ou aux corsaires.

Les Plusquellec frères et Cie en eurent un moment le monopole. L'odyssée de Maurice de Plusquellec mérite d'être retracée. Avec *le Buzain*, baleinier volé au gouverneur de La Rochelle son oncle, Maurice avait fait l'apprentissage du métier de corsaire au Mont Saint-Michel, « en la basse ville ». Au bout de deux ans, en 1426, ayant perdu son gagne-pain, avec une nef d'emprunt, il tira vengeance du voleur, qui était Anglais. De son propre larcin, il avait obtenu le pardon : il reçut même de son oncle débonnaire la capitainerie de Talmont-sur-Gironde et là, « fit bonne guerre aux Anglois le plus qu'il peut ». Cette guerre à mort ne l'empêcha pas d'exploiter au mieux de ses intérêts toutes les rancunes princières.

(1) Ainsi que l'indique un document de 1451 (De la Nicollière-Teijeiro, p. 77).

(2) Cf. en 1377, les droits de l'amiral de France sur le vingtième des marchandises de toute flotte en vertu de son droit de conduite (Fontanon, *Ordonnances*, t. III, vol. II, p. 28).

(3) Mémoire sur les anciens convois de Bretagne (Dom Morice,

En 1430, son baleinier rançonne les marchands flamands, « ou temps que le duc de Bourgongne avoit débat avec le roy ». La rivalité de Tanguy Du Chastel et de La Trémoille lui donne l'occasion de déloger de Rochefort les gens « qui ne fussent à la plaisance de monseigneur le prévost de Paris », et naturellement d'y installer garnison avec une barge stationnaire. Comme l'amiral de Bretagne en personne, Jean de Penhoët, fit la conquête de l'île de Ré sur les partisans de La Trémoille (1431) (1), Plusquellec se contenta, comme butin, de la pinasse et du vaisseau de l'abbé de Ré. Mais il obligea les Oléronnais à travailler dans son chantier de constructions navales.

Voilà notre corsaire établi. Il a trois ports, douze vaisseaux commandés par ses frères Henri, Yves et Guillaume, un constructeur attitré à Taillebourg, maître Seguin, un fournisseur de navires à Rochefort, Hugues Viaut. Personne ne lui conteste les prérogatives de l'amirauté; l'amiral de France Louis de Culant a pris rang parmi les troupes de terre. Aussi Plusquellec délivre des lettres de marque, met en prison, impose ses sauf-conduits ou l'escorte de ses vaisseaux. Les nefs rochelaises de cinq ou six gabarres lui versent chacune un royal « pour le conduict de convoy ». Vient-on à confisquer à La Rochelle un de ses navires ? Il fait en 1433 une démonstration navale devant la ville et retient un otage jusqu'à la levée du séquestre. Ce fut en 1442 seulement que l'amiral Prégent de Coëtivy, sur les plaintes réitérées des Rochelais, arrêta les Plusquellec. Les accusés furent acquittés (2).

Par ces aventures d'un corsaire, seuls incidents maritimes du temps, à peine devine-t-on les péripéties du drame qui se

Mémoires de Bretagne, t. III, col. 1121.) Le convoi était commandé par un capitaine général et la revue des équipages passée par des commissaires.

(1) Cosneau, *Le Connétable de Richemont*. Paris, 1886, in-8°, p. 185.

(2) Delayant, *Procès des frères Plusqualec*, dans les *Archives historiques du Poitou*, t. II, p. 217-251.

jouait sur le continent et n'affectait rien moins que les destinées de notre race.

Une bergère lorraine, Jeanne d'Arc, en se mettant à la tête des troupes, a provoqué à travers le royaume un frisson d'espérance. Elle marche sur Paris : l'ennemi s'affole : ses baleiniers remontent en hâte la Seine pour garder la rivière (1). La prise de l'héroïque bergère devant Compiègne, le 23 mai 1430, n'arrêterait point notre élan, si un ministre insolent ne retardait par sa déloyauté et ses dilapidations l'heure du triomphe. La Trémoille, plaçant ses intérêts au-dessus de ceux de l'État, provoque une guerre civile qui ensanglante en 1431 et 1432 le Poitou et la Saintonge : il entrave de même la réconciliation du duc de Bourgogne avec le roi. Enfin, sa prodigieuse fortune s'écroule, en juin 1433, sous le poids de vengeances longuement accumulées (2), celles du connétable Arthur de Richemont et de Tanguy Du Chastel entre autres. Et partout renaît la solidarité qu'engendre en face de l'ennemi le patriotisme.

Mornac venait de tomber au pouvoir de la garnison bordelaise (3); le capitaine Du Guast, dans le château, tenait encore : oubliant que les marins de Mornac pillaient leurs vaisseaux, cent soixante Rochelais s'arment à l'instant et, sur cinq baleiniers, remontent la Seudre. Le surlendemain 19 mars 1434, Regnault Girard, seigneur de Bazauges, et Laurent Poussard, seigneur de Faye, suivent avec trois cents soldats et quatre grandes barges; puis le maire de La Rochelle leur envoie une flotte hispano-flamande mouillée au Chef de Baye. Du côté de la terre, s'est installé le sire de Pons : les Anglais, assiégés à leur tour dans Mornac, sont

(1) Sous le commandement de Robert Barrow, capitaine du galiot du régent. La flottille anglaise reprit en juin 1430 le Château-Gaillart sur les Français (*Chronique de P. Cochon*, p. 311, note 1).

(2) Vallet de Viriville, *Histoire de Charles VII*, t. II, p. 300.

(3) Archives nation., JJ. 176, n° 407.

forcés de se rendre le 31 mars, avant que les troupes bordelaises aient pu les dégager (1).

Dans la pénurie de marins où l'on était, Regnault Girard, ainsi mis en vedette, fut chargé, à son corps défendant, d'aller en Écosse chercher la future Dauphine. Il partit aux approches de l'hiver, le 14 novembre 1434, sur le baleinier rochelais *la Marie* (2) et toucha en Écosse le 8 janvier suivant. Le roi promit d'envoyer sa fille avec une escorte de deux mille hommes, à la condition que Charles VII fournirait, outre les navires de transport, une galère garnie de « vogueurs et arbalétriers ». Ces bâtiments agiles, prompts à se dérober à la poursuite de l'ennemi, étaient fort prisés des passagers riches : ils roulaient moins que les nefs, et c'est pour cette raison que, peu de mois plus tard, les ambassadeurs bourguignons qui amenaient l'infante Isabelle de Portugal, se faisaient transborder de leurs nefs sur une galère florentine (3). Quoi qu'il en soit, la flotte française, recrutée en Espagne parmi les meilleurs navires et les plus légers, jeta l'ancre à Dumbarton le 12 septembre. L'écuyer rochelais Jean Du Preel, dit Pymor, qui avait traité à forfait pour la fourniture des transports (4), arrivait dans les délais fixés pour le départ de la princesse ; mais la guerre hispano-aragonaise l'avait empêché de se procurer aucune galère castillane.

Le roi Jacques y suppléa en joignant ses propres navires, trois ou quatre, en particulier une grande barge, à la flotte de Pymor (5). Comme la saison était avancée, il hébergea

(1) Amos Barbot, *Histoire de La Rochelle*. Paris, 1886, in-8°, t. I, p. 299. — J. B-E.J. *Ephémérides historiques de La Rochelle*. La Rochelle, 1861, in-8°, p. 70.

(2) Patron Tassin Petel, soixante-trois hommes de guerre ou de mer.

(3) 9 novembre 1436 (Santarem, *Quadro elementar*, t. III, p. 56).

(4) Moyennant 10,000 livres, aller et retour compris : Mandat de payement du 16 juillet 1436 (Pièces orig., vol. 2374, doss. Preel).

(5) « Johanni Hannay, magistro bargie domini nostri regis, navigature versus Rupellam. » 1436 (*Exchequer rolls of Scotland*, t. V, p. 26 ; t. IV, p. 625 et p. 607).

les envoyés français et ne donna le signal du départ qu'au printemps de 1436. Les vingt bâtiments échappèrent à une flotte anglaise neuf fois plus forte, en croisière sur les côtes de Bretagne : la poursuite d'un convoi flamand, parti de La Rochelle avec une cargaison de vins, avait fort opportunément distrait l'attention des ennemis. Et la petite Marguerite d'Écosse, après escale à La Palice, aborda saine et sauve le 18 avril, à Chef de Baye près La Rochelle (1). Non loin, Charles VII venait d'ouvrir un nouveau port de commerce, Queue-de-Vache, appelé depuis par euphémisme Coup-de-Vague (2). C'était le signe d'une reprise de nos opérations commerciales : le roi était parvenu à réconcilier Espagnols et Hanséates (3), nos principaux clients.

La flotte anglaise avait lâché la proie pour l'ombre. Elle avait bien saisi le convoi, mais la flotte espagnole (4) l'avait dépouillée de son butin, sans toutefois engager d'action à fond contre les grandes nefs ennemies, qu'elle laissa échapper (5).

Par leur énergie, nos marins et nos soldats venaient de reprendre quelques points d'appui sur les côtes de la Manche.

Le 1er mai 1435, Jean de Rieux s'emparait de Rue, puis de Saint-Valéry. Dans la nuit du 28 octobre 1435, Charles Desmarets surprenait la garnison dieppoise et pénétrait dans la ville par escalade (6). Conduits par un des leurs, les paysans enlevaient Harfleur, Montivilliers, Fécamp. En

(1) Beaucourt, *Histoire de Charles VII*, t. II, p. 493-504 et t. III, p. 35, 319. — Champollion-Figeac, *Lettres de rois, reines...*, t. II, p. 439.

(2) Avril 1436 (Archives nat., J 183, n° 147. — Vallet de Viriville, *Histoire de Charles VII*, t. II, p. 372, note).

(3) Lettre de conseillers hanséatiques, 29 juin 1436 (*Hanserecesse* (1431-1476), t. I, p. 504).

(4) Lettre des conseillers hanséatiques de Dantzick, 10 mai (*Hanserecesse* t. I, p. 503)..

(5) Plaintes des Cortès de Tolède, 25 septembre (*Cortès de los antiguos reinos de Leon y de Castilla*, t. III, p. 263).

(6) Hellot, *Cronicques de Normendie*, p. 258.

février 1436, le pays de Caux était redevenu français; six semaines avaient suffi pour le conquérir, il n'en fallut pas davantage pour le perdre. Et les Cauchois patriotes, reculant devant les troupes de Talbot, décimés par l'épidémie et la famine sur les routes de l'exil, à bord des navires qu'ils montaient (1), abandonnèrent leur pays où l'on n'entendit plus « une voix d'homme, où les oiseaux même se turent (2). » Charles VII ne pouvait venir à leur aide : il concentrait en ce moment ses troupes contre la capitale : le 13 avril, au milieu de l'enthousiasme populaire il y faisait son entrée. C'était un événement d'une importance considérable : maître de Paris, Charles VII était vraiment roi de France.

Au traité d'Arras, l'année précédente, le duc de Bourgogne, déposant sa rancune, l'avait reconnu comme tel et s'était retourné contre les Anglais. Il voulait, en 1436, les déloger de Calais : le 9 juillet, plus de trente mille miliciens flamands étaient sous les murs de la place (3), que d'énormes bombardes foudroyaient avec des boulets de deux cents. A l'entrée du havre, le duc, renouvelant la manœuvre d'Edouard III, avait fait couler des « vaisseaux massonnéz par dedens : » quelques croiseurs, tels que la galiotte d'Alure de Brith et le baleinier du sire de Chargny, avaient même essayé de pénétrer dans le port « pour rompre ycellui (4). » Mais ils ne purent empêcher l'incessante arrivée des renforts anglais (5). Les retards du comte de Horn, qui assemblait la flotte à l'Écluse (6), firent échouer

(1) Basin, liv. III, chap. 5. — Vallet de Viriville, t. II, p. 344.
(2) *Journal des États généraux en 1484*, dans la coll. des doc. inéd., p. 563, 565.
(3) Beaucourt, t. III, p. 8-9, 80.
(4) De La Fons Melicocq, documents inédits pour servir à l'histoire de plusieurs villes de Picardie, dans la *Picardie*, t. III, p. 413. — Archives du Nord, B 1508 : *Invent. sommaire*, série B, t. I, p. 377, col. 2.
(5) Les Anglais envoyent des vaisseaux à Calais (*Letters and papers... Henry VI*, t. II, p. LIII).
(6) Dès le mois de mai (*Hanseceresse*, t. I. p. 503).

l'entreprise ; les milices découragées lâchèrent pied ; la levée du siège équivalait, pour les Anglais, à une grande victoire, car le mécontentement des communes flamandes se traduisit par une révolte (1) qui immobilisa le duc de Bourgogne, en le forçant de rester sur la défensive (2).

Charles VII eut le tort de diriger le gros de ses forces sur la Guyenne, au lieu de poursuivre ses avantages dans le nord. La campagne de 1438, malgré l'appoint d'une flotte espagnole (3), contenue à grand'peine par six cents marins bayonnais (4), n'aboutit qu'à la prise de quelques petites places aussi vite perdues que gagnées (5).

Les Anglais essayèrent de profiter de cette absence pour reprendre leurs places fortes en Normandie. L'occupation de Harfleur par nos troupes gênait beaucoup leurs relations commerciales et militaires avec la métropole. De Rouen ou de Honfleur, ils ne pouvaient gagner la haute mer qu'en vaisseaux de fort tonnage et bien armés (6). Un blocus maritime, dirigé en 1438 contre Harfleur, échoua par suite de l'arrivée du maréchal de Rieux (7). Un second siège devait mieux réussir. L'ennemi avait préalablement stipulé, dans un traité conclu avec le duc de Bretagne, que les marins malouins ou autres ne secourraient aucune de nos places maritimes, Harfleur, Dieppe, Mont-Saint-Michel (8). En vain, le comte d'Eu essaya-t-il de dégager la ville investie :

(1) Beaucourt, t. III, p. 80.
(2) Sa caravelle, capitaine Jean Alphonse, protège les pêcheurs aux abords du Crotoy. 1439 (De La Fons Melicocq, *ibidem*, p. 416).
(3) Rymer, t. V, I part., p. 54.
(4) Entretenus sur mer par Bayonne. 11 juillet 1438 (Balasque, *Étude historique sur Bayonne*, t. III, p. 478).
(5) Beaucourt, t. III, p. 15.
(6) « Pour passer de Honnefleu en Angleterre, il nous a fallu avoir une grande nef armée et bien équipée pour nostre seurté, » dit Pierre Cauchon, le juge qui condamna Jeanne d'Arc. 1438-1440 (Franç. 20884, p. 72).
(7) Beaucourt, t. III, p. 16, citant Berry.
(8) 11 juillet 1440 (*Mémoires pour servir à l'histoire de Bretagne*, éd. Dom Morice, t. II, col. 1329).

ses troupes picardes et son vaisseau, que la commune d'Abbeville avait armé de deux veuglaires (1), ne purent empêcher la capitulation d'Harfleur. En novembre 1440, les vainqueurs évacuaient sur Rouen leur matériel de siège, chariots à bombardes et couillars (2). Les Dieppois se sentirent des plus menacés. « Dieppe est loing du roy, » se disaient-ils : pour déjouer les convoitises anglaises, les braves gens résolurent de se défendre eux-mêmes en construisant « plus grans vaisseaux que n'estoient quant Dieppe estoit occupé par les Englois. » Précaution fort utile, car l'armée de Talbot débarquait sous leurs murs en novembre 1442. Mais le capitaine Féré, commandant la barge de la ville avec cent vingt hommes d'équipage, ne voulut point « marcher » contre les ennemis au moment où ils opéraient leur descente, pas plus qu'il n'avait voulu escorter au Crotoy, en mai 1440, une armée de secours organisée par ses compatriotes. De l'avis des hardis corsaires, il aurait pu enlever facilement la flotte ennemie au mouillage. Sa lâcheté mit les Dieppois dans une situation critique. Lorsque Talbot commença ses travaux d'approche, les habitants n'avaient pas encore eu le temps de remparer leur havre au moyen de l'imposition du 32ᵉ, levée sur les prises maritimes (3).

Ils se défendirent néanmoins avec une grande énergie. Et le roi leur montra qu'il n'était point de ville fidèle qu'il ne secourût, si éloignée fût-elle. Des navires bretons et rochelais commandés par Guillaume de Coëtivy, frère de l'amiral, jetèrent dans la ville assiégée des vivres et des munitions (4). Ce fut au tour des assiégeants de se trouver

(1) 26 septembre 1440 (PRAROND, *Abbeville au temps de Charles VII et de Louis XI*. Paris, 1899, in-8°, p. 69).

(2) Sur la grande nef rouennaise de Pierre Dumesnil. 8 novembre — 20 décembre 1440 (Pièces orig., vol. 2085, doss. 47449, pièce 12).

(3) Archives nation., X^{1a} 4800, fol. 235. — LUCE, *Chronique du Mont Saint-Michel*, p. 43, n. 1.

(4) BEAUCOURT, t. III, p. 25, n. 7. — P. ANSELME, *Hist. Généal.*, t. VII, p. 845.

dans une situation précaire : les arrivages d'Angleterre étaient interceptés, et Talbot criait famine; le 8 juillet 1443, le Conseil privé lui faisait passer en toute hâte l'avis que six navires de guerre, barges et baleiniers, montés de six cents hommes, lui étaient expédiés avec des munitions (1). Mais la ténacité anglaise allait succomber. Après neuf mois de siège, les Dieppois virent accourir une armée de secours conduite par le dauphin de France en personne, le futur Louis XI, et le 15 août 1443, Talbot, forcé dans sa bastille, levait le siège. L'énergique capitaine de la place, Charles Desmarets, avait perdu dans un combat naval une de ses nefs (2).

Les marins Dieppois se chargèrent de la police de la Manche. La capture de bâtiments de commerce hollandais, frisons et zélandais, saisis parce qu'ils se rendaient en pays ennemi, avait déchaîné la guerre entre Dieppe et les Pays-Bas. Dans le port même de Nieuport, la veille de la Pentecôte 1444, nos corsaires enlevaient deux bateaux de pêche. Ils se rendirent si redoutables que les communautés maritimes des Pays-Bas prièrent le sénéchal de Boulogne, Villiers de l'Isle Adam, de s'entremettre près d'eux pour faire cesser leurs courses (3).

« Enlevez de vos pièces d'or la nef qui y est gravée, disaient aux Anglais nos marins, et remplacez-la par une brebis; vous n'êtes même pas capables de protéger vos marchands. » La marine ennemie, négligée depuis plusieurs années, avait en effet peu de bâtiments et des matelots inexpérimentés (4), tandis que les nôtres redoublaient d'audace.

(1) *Proceedings*, t. V, p. 301.

(2) Cf. dans Hellot, *Les Cronicques de Normendie* (p. 259), la biographie de Charles Desmarets.

(3) Extrait du chartrier de Thouars; pièce du temps de Coëtivy, amiral, publiée dans l'*Annuaire-Bulletin de la Société de l'Histoire de France*, année 1867, p. 52.

(4) Capgrave, *De illustribus Henricis*, p. 134-135. — En octobre 1439,

Dans la nuit du 1er août 1442, cent trente de nos gens de Talmont et de Royan, montés sur six gabarres, pénétraient dans le port de Bordeaux et enlevaient, à la vue du guet, un grand vaisseau, puis un second. Ils revenaient avec leurs prises quand un partisan anglais, Thomas Scot, près de Blaye, ravit leur butin : dans la bataille, une vingtaine d'hommes étaient tombés de chaque côté (1).

Très inquiet, le Conseil britannique ravitaillait aussitôt des navires de croisière (2) et faisait passer à Bordeaux des renforts, ce qui n'empêcha pas la chute de La Réole (3).

Henri VI, dans la crainte que les Espagnols n'entrassent en ligne, avait refusé tout sauf-conduit à ceux de leurs navires qui se trouvaient en Flandre (4). Et, en effet, l'amiral de France recevait une missive de la reine Marie de Castille (5), suivie presque aussitôt de l'arrivée d'un chevalier castillan qui venait combiner un plan d'attaque contre Calais, Bordeaux et Bayonne (6). L'alarme donnée, l'Angleterre s'occupait de mobiliser une escadre de huit nefs, flanquées chacune d'une barge et d'un baleinier, avec quatre petits navires éclaireurs. Fournie principalement par les ports de la Manche, la croisière comprenait 2,260 hommes commandés par un capitaine et un sous-capitaine (7). Dès le 20 juillet, 1443, l'amiral anglais Trégoran était en observation dans le

les Anglais avaient pourtant détaché au port de Calais une barge et un baleinier, avec 180 hommes d'élite, pour croiser au large (*Proceedings*, t. V, p. 384).

(1) Nicholas Harris-Nicolas, *Journal of the Beckington*, 1442-1443. London, p. 1828, in-8°, p. 25.

(2) 22 août 1442 (*Proceedings*, t. V, p. 198).

(3) Olivier de Coëtivy, nommé capitaine de La Réole, débarqua le 22 octobre au lieu de sa destination (Beaucourt, t. III, p. 245).

(4) Août 1442 (*Proceedings*, t. V, p. 194).

(5) En date du 17 décembre 1442 (Paul Marchegay, *Lettres missives du chartrier de Thouars*).

(6) Février 1443 (Beaucourt, t. III, p. 250).

(7) 150 hommes par gros vaisseau, 80 par barge, 40 par baleinier, 24 par pinaces. La solde et la part de butin de chacun étaient fixées (*Proceedings*, t. V, p. cxxviii et 302).

chenal de l'Iroise, près de Crozon, pour intercepter les convois espagnols (1) ou rochelais qui allaient au secours de Dieppe. Le duc de Somerset devait cingler vers Bordeaux (2).

Mais ce fat, au lieu d'aller renforcer les garnisons d'Aquitaine ou les troupes de Talbot devant Dieppe, débarquait à Cherbourg sa puissante armée, et, après une promenade militaire sans résultat, trouvait moyen d'échouer devant la petite ville de Pouancé (3). Il s'aliénait par surcroît le duc de Bretagne, ce qui devait avoir les plus terribles conséquences pour la domination anglaise.

De ce côté, l'ennemi avait perdu une forteresse élevée à grands frais, en 1437, « sur un rocq presque tout environné de mer, auquel n'avoit aucun édifice ny habitation, fors seulement une églize paroissiale très dévote. Clef du pays de Normandie et des marches voisines, » Granville était tombée en 1441 en notre pouvoir (4). Elle avait été remparée par Jean de Lorraine (5), ce qui n'empêcha point l'amiral, à la suite d'une inspection de la place (6), de présenter au Conseil royal un nouveau devis de réparations et surtout la construction d'une grosse tour « sur ung roc qui est ung grant traict d'arc dedans la mer ». Une chaussée, munie à chaque extrémité d'une tour et d'un moulin (7), formerait, disait-il, un étang, « lequel refoullera l'eau entre deux montaignes jusques à une lieue au dessus; ce sera la salvacion de la place », pourvu « que la chaussée d'icellui

(1) *Journal of Beckington*, p. 85.

(2) *Proceedings*, t. V, p. cxxxi et 248, 259, 265, 282 : mai 1443.

(3) Basin, liv. III, chap. xvii.

(4) Ordonnance de Charles VII. Mars 1445 (*Ordonnances*, t. XIV, p. 459).

(5) Franç. 20684, fol. 454.

(6) En 1446 (Beaucourt, *Histoire de Charles VII*, t. IV, p. 187, n. 2.)

(7) « Faire la chaussée de l'estang avec deux grousses tours aux deux boutz d'icellui estang et deux moulins auxdites deux tours » (Extrait du chartrier de Thouars, *Annuaire-bulletin de la Société de l'histoire de France*, année 1867, p. 42).

estang soit faicte de forte muraille à créneaulx et deffensable tant devers l'eaue dudit estang que devers la mer ». Il s'agissait, comme on le voit, d'un bassin à flot fortifié que l'amiral se faisait fort d'exécuter pour quatre mille francs. Il réclamait aussi des hommes pour le guet, n'ayant tant de ceux de la ville que de la garnison, que 220 hommes. C'est bien peu, disait-il; « car ils n'ont que trois nuys franches, et en chascune nuyt n'y a que xv assietes de guet et v ou vi d'arrière-guet, qui ne sont pas assez de la moictié ».

L'homme qui présidait ainsi aux destinées de notre marine appartenait à la famille de ces rudes sangliers bretons Du Chastel et Plusquellec, qui avaient décousu tant d'Anglais. Elle avait été à la peine ayant mené le deuil de la marine française; elle fut à l'honneur. Neveu de ces braves, fils d'un des héros tombés à Black-Poll, Prégent de Coëtivy avait été chercher lui-même, tout jeune encore, l'un des derniers convois de troupes écossaises (1425) (1). Marins comme lui, ses frères étaient à même de le seconder. Dans l'été de 1436, Olivier, descendant la Somme en un vaisseau, ses gens couchés derrière les bordages, avait surpris et défait la garnison du Crotoy (2). Guillaume, à la tête d'une escadre bretonne, avait franchi les lignes anglaises pour porter secours aux Dieppois assiégés (3). Alain, cardinal de la Sainte Église, resté marin sous la pourpre romaine, organisa une escadre pontificale, arma une galère pour la croisade et fit représenter, par un peintre habile, la flotte des croisés (4).

Prégent de Coëtivy avait déjà le gouvernement de La Rochelle, lorsque la munificence royale y ajouta l'amirauté

(1) Pièces orig., vol. 797, doss. Coëtivy, p. 2.
(2) Gruel, *Chronique d'Arthur de Richemont*, éd. Le Vavasseur, p. 127.
(3) 1442-1443 Beaucourt, t. III, p. 25, n. 7.
(4) Reproduite dans le t. I de mon ouvrage, p. 249.

(1439) (1). On passait outre à l'opposition du Parlement, fidèle gardien des principes administratifs, qui déclaraient impossible le cumul des deux offices (2). D'autres dons suivirent, si bien que l'amiral, par ses seigneuries ou ses capitaineries, occupa toute la côte, Talmont-sur-Gironde (3), Taillebourg, Royan (4), Rochefort (5) les îles de Ré, Ars et Aix; en Bretagne, les terres de son beau-père le sinistre maréchal Gilles de Rays (6), mort sur l'échafaud pour avoir cherché dans le sang des enfants la pierre philosophale; en Normandie, la place de Granville (7). Enfin, il tenait hôtel à Paris (8).

Instruit avec cela, volontiers Mécène (9), l'amiral occupa dignement la place où il avait plu au roi d'élever le pauvre cadet de Bretagne.

Il rendit la sécurité au commerce maritime en arrêtant les coups de main des Plusquellec : et, en fortifiant le port de Granville, il s'assurait un point d'appui pour les expéditions à venir. Ainsi profitait-il sagement de la trêve anglo-

(1) P. Anselme, *Histoire généalogique*, t. VII, p. 842. — Suivant un bruit bizarre relaté par une chronique espagnole, le connétable Alvaro de Luna aurait armé 25 nefs et 5 caravelles de Biscaye pour soumettre La Rochelle à la fausse Pucelle ! (Dom Calmet, *Histoire de Lorraine*, t. V, p. CLXIV. — Vallet de Viriville, *Histoire de Charles VII*, t. II, p. 369).

(2) Don de 300 livres à Coëtivy, gouverneur de La Rochelle, 28 janvier 1438 (P. Marchegay, *Doc. relatifs à P. de Coëtivy*, extrait des *Archives hist. de Saintonge*, p. 261).

(3) Charles VII confie à Prégent la garde de Talmont et affecte pour son entretien tous les revenus des iles de Ré, Ars et Aix, 6 juillet 1440. Il y ajoute en 1442, le gouvernement de Saintes et en 1449, la garde de La Réole (Rosenzweig, *De l'office de l'amiral de France*, p. 16).

(4) Charles VII lui confie la place le 13 février 1442 (P. Marchegay, *Doc. relatifs à Prégent de Coëtivy*, extr. des *Archives historiques de Saintonge*, p. 36).

(5) *Bulletin de la Société archéologique de Nantes*, t. XI, p. 183.

(6) P. Marchegay, *le Cartulaire des sires de Rays*, p. 68.

(7) Cf. plus haut.

(8) 13 décembre 1441 (Pièces orig., vol. 2374, doss. Prégent, p. 3).

(9) Coëtivy héberge un parent d'un de ses prédécesseurs, G. de Braquemont (Marchegay, *Lettres missives*, p. 87).

française du 1er juillet 1444 que Charles VII utilisait de son côté pour organiser une armée permanente.

A la reprise des hostilités, en 1449, les Anglais se trouvèrent tout à coup en présence de plusieurs corps d'armée qui envahissaient la Normandie de toutes parts, Dunois et le comte d'Eu par les deux rives de la Seine, le duc d'Alençon par Séez, l'amiral et le connétable par le Cotentin. Par une maladroite agression contre Fougères, ils s'aliénèrent encore les Bretons qui pénétrèrent en Basse-Normandie.

La débâcle de la domination anglaise commençait. Rouen ouvrait ses portes au roi le 10 novembre 1449. Le 8 décembre, seize grosses bombardes étaient en batterie devant Harfleur qui capitulait à Noël. Le 18 février 1450, Honfleur succombait à son tour, après avoir attendu vainement des secours (1).

Les corsaires dieppois tenaient la mer avec maëstria. Sur l'ordre du roi, ils s'étaient portés, durant les trêves, « à l'encontre des Bresmois (2) » et avaient eu raison de leurs pirateries. Provoqués par les attaques des Anglais, qui avaient beaucoup moins respecté les trêves (3), ils ripostèrent par une expédition contre la ville d'Avonnelles (Christchurch sur l'Avon?), que plusieurs de leurs baleiniers mirent à sac (4). Enfin, après avoir pris eux-mêmes Fécamp et Arques, ils coopérèrent à la chute de Cherbourg, l'une des dernières places britanniques en Normandie.

Desmaretz équipa un navire pour aider au blocus (5). Après une défense opiniâtre, durant laquelle l'amiral de Coëtivy fut emporté par un boulet, la place, battue du côté de la mer par des bombardes qu'au flux on recouvrait de

(1) Beaucourt, t. V, p. 8, 25, 27.

(2) 1446 (Franç. 32511, ancien cabinet des titres vol. 685, fol. 105 v°).

(3) Et attaqué Ecossais, Castillans, Rochelais et Dieppois (Hellot, *les Cronicques de Normendie*, p. 106).

(4) 1449-1450 (Archives de la Seine-Inférieure, G 508 et 510).

(5) Il reçoit 600 livres pour cela (*Catalogue Joursanvault*, t. I, p. 320).

mantelets de cuir, ne put résister à nos troupes (1). En moins d'un an, la Normandie avait été entièrement reconquise.

La guerre de Cent ans touchait à sa fin. C'est en Guyenne qu'allaient se porter les derniers coups. La partie était des plus mauvaises pour les Anglais. Exaspérés par leurs vexations, Écossais et Espagnols se rangeaient délibérément de notre côté, l'amiral d'Écosse, Creighton, en nous envoyant son fils (2), les Espagnols leurs vaisseaux (3). La campagne fut lestement menée par Dunois, comme nous l'apprend une de ses lettres.

« La place de toute Guyenne, après Bourdeaux, plus nécessaire », Blaye est cernée par lui. Jean Bureau, avec une galère et plusieurs baleiniers de guerre, occupe l'embouchure du fleuve, tandis que les marins rochelais ravitaillent l'armée si copieusement « que tout l'ost, au témoignage de Dunois, ne saroit boire en deux mois » les vins apportés (4). Bien mieux, sous la conduite du général des finances Jean Le Boursier, ils attaquent cinq grosses nefs bordelaises chargées de renforts et de vivres pour les assiégés, sabrent les équipages et s'emparent du convoi : piquées d'émulation, les troupes de terre ne demeurent pas en arrière.

L'ennemi, qui tablait sur une résistance de quatre mois, avait entassé dans la place huit cents hommes d'élite, le tiers de son corps d'occupation : le maire et le sous-maire de Bordeaux étaient venus encourager la garnison à prolonger la défense jusqu'à l'arrivée de l'armée navale de

(1) Le 14 août 1450. Henri VI fait apprêter tous les navires à l'ouest de Southampton pour recouvrer Cherbourg (*Letters and papers... of Henry VI*, t. I, p. 520).

(2) Beaucourt, t. VI, p. 133.

(3) Navarrette, *Coleccion de los viages*, t. I, p. xxxiv.

(4) Lettre de Dunois. Blaye. 23 mai (L. Delisle, *Une lettre du bâtard d'Orléans acquise pour le Musée Condé*. Note lue à la séance des Cinq Académies le 5 juillet 1899. Extrait des comptes rendus de l'Académie des Inscriptions. Paris, 1899, in-8°, p. 7).

Richard Wideville (1). Rien n'y fit : le samedi 22 mai 1451, après le coucher du soleil, au moment de la relève du guet, Blaye fut prise d'assaut par nos troupes.

Nullement intimidé par l'annonce de l'expédition Wideville qui pouvait le prendre à revers, Dunois commença le siège de Bourg le 25 mai. Maintenues au complet, avec l'assentiment du roi, les divisions navales de Bureau et de Boursier furent renforcées de six navires de guerre espagnols avec six cents combattants, de façon à tenir tête « à tout le navire qui est à présent par decha ». Sur la demande du général en chef, on fit avancer les corps d'armée des comtes de Clermont, de Nevers et de Castres, et les contingents des comtes d'Armagnac et de Foix (2), les uns dans la direction de Bordeaux, les autres par le sud de la province. Bourg capitulait après quatre jours de siège, Castillon et Fronsac faisaient de même le 5 juin (3).

Terrifiés par cette série d'échecs, les Bordelais promirent le 12 juin de se rendre, s'ils n'étaient secourus dans les onze jours. Le délai s'écoula, puis un second, sans que parût la flotte anglaise (4). Le 30 juin, au soleil levant, ce fut notre flotte qui débarqua, pour prendre possession de Bordeaux, les douze cents hommes d'armes et deux mille cinq cents archers de Dunois (5). Toute la Guyenne était nôtre.

Bayonne seule refusait d'ouvrir ses portes. Investie le 7 août par les corps de Dunois et de Gaston IV, comte de Foix, elle fut bloquée du côté de la mer par Jean Le Boursier, qui disposait de douze grands navires de Biscaye bien armés. Le 20, la ville capitulait et la flotte basque, grossie

(1) Le gouvernement anglais arme des carraques et des galères (*Rotuli Parliament.*, t. V, p. 229 et t. VI, p. 239).
(2) Lettre de Dunois, 23 mai (L. Delisle, article cité, p. 7-8).
(3) Beaucourt, t. V, p. 46.
(4) *Ibid.*, p. 50.
(5) Delisle, p. 13.

de huit autres bâtiments, faisait une entrée triomphale dans le port, la croix blanche au mât et les canons tonnant (1). Cette croix blanche avait été arborée par les mille à douze cents auxiliaires espagnols de la flotte, à la suite d'un prodige. Au moment où l'armée prenait possession du château, « il apparut sur la ville, du côté d'Espagne, une nue, où paraissait une grande croix blanche, et là s'est arrêtée, disait Dunois, sans remuer ni bouger, l'espace d'une heure; elle était en forme d'un crucifix, la couronne sur la tête, laquelle couronne se tourna ensuite en une fleur de lis (2). »

Les Anglais ne possédaient plus en France que la ville de Calais. Ils tremblaient de la voir succomber. Lord Beauchamp était venu, dès le mois d'août 1451, y jeter des renforts (3). L'année suivante, Talbot se tenait prêt à embarquer, au moindre signal, une armée de secours (4). Charles VII faisait d'immenses préparatifs pour assiéger Calais. On parlait d'une armée d'environ cinquante mille hommes que seconderaient deux mille navires du port de deux à quatre cents tonneaux, tirés d'Espagne, de Hollande et Zélande, et d'Allemagne (5).

Tandis que nos gens s'apprêtaient ainsi et mettaient les côtes normandes à l'abri d'une contre-attaque anglaise (6), une défection inattendue enrayait le cours de nos succès. La Guyenne, dès l'apparition de la flotte de Talbot, le 21 octobre 1452, passait à l'ennemi. Les Anglais n'éprou-

(1) *Histoire de Gaston IV, comte de Foix*, éditée par M. Courteault pour la Société de l'histoire de France, t. I, p. 213, 216. — Jean Le Boursier reçut du roi 2,000 livres pour ses dépenses « tant sur la rivière de la Gironde comme au siège de Bayonne » (Franç. 20683, fol. 47).

(2) Lettre de Dunois (Beaucourt, t. V, p. 52).

(3) Il avait une flotte de douze nefs. 16 août 1451 (*Proceedings*, t. VI, p. 112).

(4) Clifford y avait déjà transporté mille hommes. Ordre du 14 mars 1452 (*Proceedings*, t. VI, p. 119-123).

(5) Dépêche de l'ambassadenr florentin à la Cour. 21 décembre 1451 (Franç. 20683, fol. 46. — Italien 1585, fol. 234).

(6) Beaucourt, t. V, p. 264.

vaient d'autre résistance devant Bordeaux que celle de trois navires espagnols (1). Charles VII supporta le coup avec une mâle énergie et agit en homme de guerre. Les corps d'armée des comtes de Foix et de Clermont franchissaient, au printemps de 1453, les frontières méridionales de la province; derrière les maréchaux et l'amiral de Bueil, qui opéraient sur la Dordogne, le roi arrivait en personne avec la réserve. La victoire de Castillon, en juillet, décida du sort de la Guyenne, dont la capitale était investie le 13 août. La flotte bretonne de l'amiral Du Quélénec et du capitaine guérandais Jean de Musuillac que Tanguy Du Chastel était allé quérir (2), vint avec neuf cents hommes (3) se ranger aux ordres de l'amiral de Bueil, lieutenant du roi sur la mer. Déjà, d'autres vaisseaux, venus d'Espagne et de La Rochelle, et quinze grandes hourques hollandaises « merveilleusement belles » étaient massés dans la Gironde (4) : à l'abri d'une vaste bastille construite sur les bords du fleuve, à Lormont, ils bloquaient la flotte enfermée dans Bordeaux (5) et interceptaient en même temps l'arrivée des secours d'Angleterre. Une nouvelle escadre rochelaise vint encore les renforcer (6). En vain les Anglais avaient-ils dégréé la flotte bordelaise pour en faire une batterie flot-

(1) Latin 6024, fol. 118. — DAUMET, *Etude sur l'alliance de la France et de la Castille*, p. 102.

(2) BEAUCOURT, t. V, p. 268, note.

(3) Payés pour leur service au siège de Bordeaux en septembre (*Mémoires... de Bretagne*, t. II, col. 1629). Les Bretons avaient été inquiétés par la flotte anglaise de Talbot qui, en octobre 1452, avait couru des bordées devant Brest. Ils avaient perdu sur mer pour plus de cent mille écus (Archives nation. JJ 184, fol. 260 v°. — Franç. 25712, n° 285. — *Mémoires de Bretagne*, t. II, col. 1606-1609).

(4) *Chronique de Mathieu d'Escouchy*, t. II, p. 72. — Archives nation., P 69, n° 7.

(5) BEAUCOURT, t. V, p, 279. — *Le Jouvencel*, p. CCVI.

(6) BEAUCOURT, t. V, p. 282. — Le 17 août, Henri VI donnait ordre à tous les maitres de navires de Plymouth, Dartmouth, Fowey et Bristol d'armer en hâte pour Bordeaux (STEVENSON, *Letters and papers illustrating... of the Henry the sixth*, t. II, 2e p., p. 489).

tante qui barrait la rivière aux assiégeants. C'en était fait de Bordeaux, qui capitula le 5 octobre 1453. En cinq mois, la province avait été reconquise, et pour toujours.

Charles VII, le roi victorieux, songeait à déloger les Anglais de leurs derniers retranchements, Calais, Jersey et Guernesey, en dépit des croisières menaçantes de la flotte anglaise le long de notre littoral (1). Mais les menées du duc d'Alençon, traître à sa patrie, et du Dauphin révolté contre son père, empêchèrent de mettre à profit, pour chasser définitivement l'ennemi séculaire, l'occasion unique qui se présentait. La guerre des deux Roses mettait l'Angleterre à feu et à sang : du parti d'York ou du parti de Lancastre, de la Rose blanche ou de la Rose rouge, on ne sut pendant plusieurs années qui remporterait la victoire. Tandis que nos ennemis se déchiraient entre eux, nos rois pansèrent les plaies occasionnées par la guerre de Cent ans.

II

JACQUES CŒUR.

La France était libre. Était-elle prospère? Une nation longuement éprouvée par des guerres intestines n'a point seulement à se relever de sa déchéance, elle doit aussi évincer la concurrence étrangère qui s'est implantée en

(1) Beaucourt, t. V, p. 405. — Le 14 septembre 1453, les marins passeurs de Touques repoussent quatre ou cinq baleiniers anglais qui chassaient un bateau pêcheur jusque dans la Seine (Archives nation., JJ 184, fol. 260 v°). Il est vrai que le baleinier de Rouen, commandé par Robin Girault, écumait la mer à cette même date (Archives municipales de Rouen, A 8, fol. 12). — Le 12 août 1454, une grosse flotte anglaise parait encore en vue des côtes normandes (*Ibidem*, A 8 : E. de Fréville, *Mémoires sur le commerce de Rouen*, t. I, p. 281. — *Proceedings*, t. VI, p. 176).

souveraine dans les marchés. Naturellement, les étrangers se réclament des licences commerciales usurpées à la faveur de la guerre et que la prescription parfois couvrirait, si elle avait cours pour ces sortes de droits. Il en résulte un conflit entre les nationaux, prohibitionnistes par nécessité, et les étrangers, libre-échangistes par habitude.

Au lendemain d'une guerre civile ou d'une longue invasion, un État actif et travailleur devient ainsi le théâtre d'une lutte commerciale; la France, aux dernières années de la guerre de Cent Ans, n'échappa point à cette crise.

Des campagnes et des villes, les chroniqueurs tracent un lamentable tableau. Serré par l'étau ennemi, le commerce ne rayonne plus au dehors (1). Bretons et Espagnols s'emparent du trafic océanique. Dans la Manche, la puissante ghilde rouennaise, profondément déchue, mendie à la hanse parisienne la liberté de transit sur la Seine (2).

Les négociants du Languedoc s'effacent devant la concurrence étrangère. Autant que les simples particuliers, les municipalités perdent courage et n'arment plus ces *nefs absoutes* que le pape leur avait permis d'expédier en pays infidèles. La *roubine* de Narbonne, engorgée par les sables, se ferme à la navigation (3). Aigues-Mortes aux cent tours, la cité poitrinaire, agonise. Par bandes, les aubains accourent à la curée, les uns « en fustes coursaires » qu'ils font passer pour catalanes, remontent le Rhône, battent et emmènent prisonniers les sujets du roi, leurs compatriotes, car ces prétendus Catalans sont en grande partie marseillais (4). D'autres, de vrais Barcelonais ceux-là, s'implantent à Aigues-Mortes, tels des champignons parasites poussent sur

(1) Thomas Basin, *Histoire de Charles VII et de Louis XI*, liv. II, chap. I.
(2) Chéruel, *Rouen au XV[e] siècle*.
(3) Célestin Port, *Essai sur le commerce maritime à Narbonne*, p. 125.
(4) Une enquête est prescrite sur ces faits le 21 juillet 1430 (Franç. 26039, p. 4811).

l'arbre malade où la sève a peine à circuler (1). En vain, pour les arrêter, met-on sur le transit étranger une taxe de quatre deniers pour livre, la *boîte aux Lombards* en plus du denier de Saint-Louis, du denier du roi Jean, maintenu par Charles VII, et du droit d'attache dans la roubine (2). Ce rempart de taxes est franchi, de vive force parfois. Le capitaine d'Aigues-Mortes, Tanguy Du Chastel, en 1435, est obligé de mettre le port en état de défense contre les « grans armées » navales des Catalans et des Génois (3).

Enfin, les Flamands allaient chercher à nous évincer dans la Méditerranée. Nanti d'une licence apostolique qui le sauvegarde contre les foudres de l'Église (4), Philippe de Bourgogne traite avec Amédée de Savoie l'excommunié, le châtelain de Ripaille, et obtient de créer à Villefranche, près de Nice, une station navale de trois voiliers marchands et de quatre galères de guerre (5).

La composition mixte de l'escadre répond à un double but : défendre la chrétienté contre les Turcs, et certes les campagnes de Wavrin et de Thoisy à Rhodes, dans la mer Noire et le Danube, de 1442 à 1450 (6), trop brillant prélude du *Vœu du Faisan*, honorent les sentiments du grand duc : mais aussi sous la protection de l'escadre, se développe le transit flamand, l'échange direct, sans courtage étranger, des dinanderies et des étoffes contre les épices, les vins et les soieries levantines.

Très habile partner de son puissant voisin, Louis de

(1) Heyd, *Histoire du commerce du Levant au moyen âge*, trad. Raynaud, t. II, p. 707.

(2) E. de Balincourt, *Comptes de la viguerie d'Aigues-Mortes en 1460*, p. 10, etc.

(3) Le roi lui alloue en conséquence quatre mille moutons d'or. Tours, 9 décembre 1435 (Vallet de Viriville, t. II, p. 343, note 1).

(4) Bulle d'Eugène IV. Florence, 1er juillet 1442 (Archives du Vatican, reg. 360, fol. CLXXXIII).

(5) Archives départementales du Nord, B 1997, 1999, 1544, etc.

(6) Jean de Wavrin, *Anchiennes chroniques d'Engleterre*, t. II, p. 31 et suiv.

Savoie a lié partie avec lui, à nos dépens. Il doit à la munificence royale l'octroi de deux deniers pour livre sur le trafic des navires qui hantent les eaux de Villefranche, à destination ou en provenance de France (1). La perception du *droit de Villefranche* lui permet l'entretien d'une petite marine de guerre (2), sous la protection de laquelle les négociants savoyards s'enhardissent jusqu'à fonder treize maisons de commerce à Barcelone et à naviguer vers Chypre. Au retour, les marchandises s'écoulent vers Genève.

Ainsi l'axe commercial de l'Europe se déplaçait vers l'est pour se fixer hors de France. Quittant le cours du Rhône, de la Saône et de la Seine, délaissant les caravansérails habituels des marchands, Beaucaire, Lyon, Troyes, Paris et Rouen, la nouvelle voie gagnait le Rhin et débouchait à Bruges ou à Anvers. Dans la substitution des bannières savoyarde et bourguignonne au drapeau fleurdelisé, il y avait donc pour nous un péril autrement grave qu'une blessure d'amour-propre, un danger mortel.

En 1442, aux États de Languedoc, un des commissaires royaux, en robe courte, chausses d'écarlate et pourpoint de velours, avec une chaîne d'or sur la poitrine découverte, comme en portaient les gentilshommes de cour (3), attira l'attention non moins par la richesse de son costume que par l'originalité de ses vues.

Bourgeois anobli (4), mais d'une opulence seigneuriale,

(1) 1436 (GIOFFREDO, *Storia delle Alpi Marittime*, à la date). Le comté de Nice s'était donné en 1388 à Amédée VII de Savoie qui eut de ce fait un débouché direct sur la mer.

(2) Amédée VIII fit construire par Cipriano de Rocabellaria plusieurs galères pour donner la chasse aux pirates, 1430-1431. Depuis lors les ducs eurent une marine de guerre (E. PRASCA, *la Marina da guerra di Casa Savoia dalle sue origine in poi*. Notizie storiche. Roma, 1892, in-8°, p. 8-10 : estrato dalla *Rivista Marittima*, giugno-ottobre 1892).

(3) Procès de Jacques Cœur, p. 423, 597 : Pierre CLÉMENT, *Jacques Cœur et Charles VII*. Paris, 1886, in-8° p. 266.

(4) En avril 1440 (Dupuy, vol. 755, fol. 108).

propriétaire de quarante fiefs, de mines d'argent, de plomb et de cuivre, d'hôtels dans les grandes villes de France, c'était l'argentier du roi, c'était Jacques Cœur.

Dix ans auparavant, un explorateur (1) l'avait rencontré à Damas, attendant le retour de la galère de Narbonne, qui pour la dernière fois peut-être allait aux Échelles du Levant (2). Convaincu plus que personne de la vérité de cet axiome catalan que, « une fois les relations avec le Levant troublées, tout autre commerce s'en ressent plus ou moins (3) », Jacques Cœur eut le talent de faire partager sa conviction au roi. Il obtint, après « bonne et meure délibération du Conseil », la construction de plusieurs galères pour « le grand bien » du pays de Languedoc (4). Il s'occupa lui-même d'en faire venir les matériaux de Seyssel avec autorisation du duc de Savoie en date du 25 juin 1444; les bois d'œuvre descendirent le Rhône en un radeau vers Aigues-Mortes (5). C'est là que devaient se construire les galères sur le modèle d'une galéasse qu'il avait fait exécuter deux ans auparavant à Gênes (6). Mais les armateurs génois, dont la jalousie était en éveil, vinrent voler la *Notre-Dame Saint-Denis* dans le port même d'Aigues-Mortes. Il fallut subir l'affront et recourir aux voies judiciaires pour obtenir de la République le châtiment des voleurs. Est-il utile d'ajouter que Jacques Cœur se chargea de toutes les négociations (7).

(1) Bertrandon de La Broquière, *Le Voyage d'outre-mer*, éd. Ch. Schefer, dans le Recueil de voyages et de documents... Paris, Leroux, 1892, in-8°, p. 32.

(2) Célestin Port, *Essai sur le commerce à Narbonne*, p. 125. — Clément, p. 446 : elle fut pillée par les Génois.

(3) Clément, p. 35 : Doléances des Barcelonais à Alphonse V, 1453.

(4) Nouv. acq. franç. 3642, pièce 826.

(5) Lettres du duc Louis de Savoie *pro transitu nemoris ad faciendas naves et galeas regis Franciæ apud Aquas Mortuas* (Archives de l'Etat à Turin, « protocolle du nottaire Fabry », vol. 95 des *Archivii camerali*, fol. 165).

(6) Clément, p. 267.

(7) Un accord intervint entre la République et les commissaires royaux le 22 novembre 1445 (Archives de Gênes, *Materie politiche*, mazzo 12).

Il allait prendre sa revanche pacifiquement, légalement, en constituant à sa flottille un monopole de fait, tel que les navires étrangers « n'osoient plus venir » en Languedoc (1). En dehors de ses naves et autres fustes, ses galères et galéasses, au nombre de sept, battant en poupe le pavillon de la Sainte Vierge et appelées *Notre-Dame Saint-Michel, Notre-Dame Saint-Denis, Notre-Dame Saint-Jacques* (2), *La Rose*, suffisaient à l'intercourse ou, pour employer l'expression du temps, à l'entrecours méditerranéen. Les États de Languedoc en comprirent si bien l'utilité qu'ils votèrent une indemnité annuelle de quatre mille livres pour l'entretien du « navigaige : (3) » et quand il y eut lieu de procéder à la réfection partielle du matériel naval, le roi vint également en aide à son argentier (4).

Ces primes à la navigation nationale avaient éte précédées, le 22 janvier 1443, de l'octroi d'un privilège qui était en même temps une grosse réforme économique et sociale. Jacques Cœur obtenait ce jour-là que les « personnes oyseuses, vagabondes et autres caïmans » dont la province était infestée, fussent embarquées de force sur sa galère ; il n'en avait encore qu'une seule (5). Retenez la date : c'est la naissance du *bagne*.

(1) Clément, p. 264. — En 1449, le doge réclame plusieurs navires génois séquestrés par les Français (Archives de Gênes, *Liber litterarum Gothardi*, vol. 7,1793 : 4 octobre 1449).

(2) Clément, p. 437, bulle de Nicolas V du trois des nones de mai 1452, autorisant ces navires à transiter en pays infidèles. Cf. un vaisseau de Jacques Cœur d'après un vitrail (De Lasteyrie, *Histoire de la peinture sur verre*, pl. 33).

(3) Années 1448-1451 (Clément, p. 131). Le 29 avril 1449, 4,000 livres lui sont accordées pour avoir de « nouvel fait construire des galées, naves et autres fustes » (N. acq. fr. 3642, n° 824).

(4) Taillebourg, 22 juillet 1451. Le roi donne à Jacques Cœur 3,591 livres tournois pour l'aider à faire « fere une grosse galée et autres fustes pour l'entretenement du navigaige » (Nouv. acq. franç. 5849, p. 409). — Déjà en 1450, Cœur avait fait construire la grosse galère *la Rose* (Franç. 23260, fol. 12).

(5) Procès de Jacques Cœur, p. 767 : Clément, p. 267.

Comme le bagne abaissait considérablement les frais de main-d'œuvre, il fut, dès l'année suivante, adopté par nos voisins : sur les navires du duc de Bourgogne expédiés en Levant, on vit comme croisés des vagabonds (1), et des malfaiteurs sur les galères que le duc de Savoie expédiait à Chypre au secours de sa fille (2). L'intrusion de ces gens de mauvaise vie dans la marine ne fut pas sans causer un certain étonnement que les marins furent les premiers à manifester (3).

Dans leur zèle à pourchasser les « coquins, ruffians, taverniers et autres méchantes gens », les agents de Jacques Cœur, aidés des sergents de Montpellier, commettaient parfois de lourdes méprises. De désespoir d'avoir été saisi et embarqué par eux, un jeune pèlerin allemand, « honneste homme et de bonne conversation », se jetait à la mer et se noyait; deux sergents royaux, ramassés de la même façon, furent échangés en mer contre des prisonniers faits par les pirates (4). On y mit ordre un peu plus tard en exigeant que les forçats fussent *bannis* (5) par les tribunaux; le recrutement se fit non plus seulement dans le Languedoc, mais dans tout le royaume (6).

Les capitaines de galères étaient autorisés par lettres patentes « à se faire délivrer les prisonniers criminels nommés *forçats* par lesdites lettres, tous renieurs de Dieu et de sa glorieuse mère, joueurs et hasardeurs de dés et cartes, jeux

(1) Nave de Geoffroy de Thoisy, 1444 (Bibliothèque nationale, coll. de Bourgogne vol. 107, fol. 19). Joueurs et malfaiteurs recrutés pour la marine ducale, 1449 (Archives du Nord, B 1555).

(2) 1459 (Prasca, *La marina... di casa Savoia*, p. 8-10).

(3) Navires du bâtard de Bourgogne envoyés à la croisade et chargés de malfaiteurs, 1464 (Bibl. nat., Italien 1593, fol. 39 v°).

(4) Clément, p. 263.

(5) En 1482, Palamède de Forbin écrit à Louis XI « que plusieurs malfaiteurs ont été bannis : » c'était pour les galères (Franç. 6989, fol. 128).

(6) Le 11 janvier 1486, le Parlement reconnut que Jacques Cœur avait eu des lettres patentes pour envoyer aux galères les mendiants valides (Registres du Parlement, t. 132, fol. 38 v°).

défendus, pipeurs, ruffiens, gens essorillez, banis qui seroient retournés par dessus leur ban : » ils devaient s'assurer préalablement que les forçats étaient « en telle convalescence qu'ils pussent tirer la rame (1) ».

Plus d'une Cour de justice protesta contre cette affectation, fort judicieuse pourtant, des condamnés (2) ; les juridictions ecclésiastiques furent dispensées, bien mieux, il leur fut défendu de condamner aux galères (3). Mais la réforme inspirée par le grand argentier n'en devait pas moins rester pendant plus de trois siècles la base fondamentale de notre pénalité criminelle. Elle assurait en même temps la permanence de notre matériel maritime dans le Levant ; « le roi donne à chaque patron de galère les forçats et une allocation mensuelle, disait au XVI[e] siècle un Vénitien, les particuliers fournissent les bâtiments et pourvoyent aux dépenses (4) ».

Le capitaine de la flotte de Jacques Cœur résidait à Marseille, où l'argentier possédait un hôtel. Viguier de Marseille, seigneur de Lançon en Provence (5), conseiller et maître d'hôtel du roi René et chambellan du duc de Calabre, le capitaine Jean de Villages était en quelque sorte le ministre de la marine de son oncle, l'argentier, comme Guillaume de Varye était le ministre du Trésor. Diplomate fort avisé, il fonda ou rétablit notre influence dans le bassin de la Méditerranée. D'un accommodement que les agents de

(1) Parlement de Rouen, 23 août 1531 (GOSSELIN, *Documents authentiques pour servir à l'histoire de la marine normande*. Rouen, 1876, in-8°, p. 78).

(2) Par exemple, les Beauvaisiens, en 1490, refusent d'obéir aux lettres patentes ordonnant à tous justiciers d'envoyer les condamnés à mort et récidivistes incorrigibles à Rouen pour armer des galères (Archives de Beauvais, BB 11, fol. 57).

(3) Par arrêt du parlement en date du 29 mai 1544 et 22 avril 1550.

(4) 1535 (TOMMASIO, *Relations des ambassadeurs vénitiens au XVI[e] siècle*, publiées dans la collection des Documents inédits, t. I, p. 45).

(5) JULIANY, *Essai sur le commerce de Marseille*, t. I, p. 32. — Archives nat., K 328.

Jacques Cœur avaient ménagé entre les chevaliers de Rhodes et le Soudan (1445) (1), il tira profit pour notre propre compte. Il se rendit au Caire : des armes de luxe, qu'il apportait en contrebande des bulles pontificales, lui facilitèrent l'accès de la Porte-Sainte, où le Soudan Abou-Saïd lui accorda un traitement de faveur pour les marchands français et de riches présents pour Charles VII, baume fin récolté à l'entrée du désert, porcelaines de Chine, gingembre vert, sucre, amandes, et, pour finir, un léopard (2).

Tout autre que l'argentier se serait embarrassé d'un singulier dilemme. « Sans grand argent, on ne faisoit rien de marchandise au pays de Levant; » or, les ordonnances royales défendaient expressément, de crainte d'une crise économique, l'exportation des espèces monnayées. Jacques Cœur tourna la loi en chargeant ses galères de pièces étrangères, d'Allemagne ou de Lorraine; il y eut parfois abus, mais non de son fait (3). La meilleure solution du reste était d'échanger par navires nationaux nos produits, draps, vins, objets manufacturés contre les fameux chevaux arabes, les cotonnades, les soieries et les épices, l'agaric, le sel ammoniac, les mirobolans et le benjoin (4). Aussi, à Beyrouth, Damas, Alexandrie, Jacques Cœur multiplie-t-il ses comptoirs, il a une fabrique de draps d'or à Florence, un facteur à Barcelone. Toutes les richesses qui fuyaient la France, il les emprisonne dans les mailles serrées de ses factoreries,

(1) Bulle du grand maître de l'ordre des Hospitaliers ordonnant de rembourser Jacques Cœur de ses frais, 8 février 1446 (Vertot, *Histoire de l'ordre de Malte*, livre VI).

(2) 1447 (*Chronique de* Mathieu d'Escouchy, t. 1, p. 124. — Clément, p. 261, 463. — Note sur l'introduction en France de la porcelaine de Chine dans l'*Athenæum français* de 1853, p. 613).

(3) Ainsi, ses gens qui emportaient de 16 à 20,000 ducats sur chaque galère, les refondaient à Rhodes pour les convertir en pièces françaises à 8 pour 100 au-dessous de leur aloi légal (Procès de Jacques Cœur, p. 439 : Clément, p. 262, 267).

(4) Franç. 2132. Ces épices y sont évaluées en monnaies françaises, tandis que le prix des autres est indiqué en ducats vénitiens.

et ses galeres les font converger vers Aigues-Mortes. Là, l'escadre se disperse : certains navires remontent le Rhône, tandis que d'autres vont approvisionner la Catalogne et les provinces voisines, disputant ainsi aux étrangers une branche de trafic qu'ils avaient seuls exploitée jusque-là (1).

Dans une lettre que Charles VII adressait à Jacques Cœur le 24 septembre 1449, est tracé le plan d'ensemble des mesures prises « pour le relievement du navigaige et de la marchandise de la mer, par longtemps discontinué à cause des tribulacions » du royaume. Outre la construction d'une flotte, le plan comportait la mise en état des ports d'Aigues-Mortes, Agde, Vias, des « voyes et robines et estangs, par où est besoing que passent les barques pour aler à la mer pourter les marchandises ès gros vaysseaulx, et ès villes des unes ès autres. » L'ouvrage le plus important à exécuter était l'ouverture du canal du Rhône, de la « grande robine appellée Brugidour, pour faire venir une partie de la rivière du Rosne jusques à la mer par devant ledit Aigues-Mortes (2). »

A Montpellier, l'argentier a fait construire une loge pour les marchands. Là est le cœur de la monstrueuse machine dont le cerveau est à Bourges, car l'admirable conception de Jacques Cœur fait et faisait dès lors songer à l'organisme humain, où les aliments activent la circulation vitale. Un contemporain et un ami de Jean de Villages considère « le navigaige des galées », comme la « principale mamelle de la substance et norriture du pais de Languedoc (3) ». Ajoutons, du royaume entier. Revivifiées par cet afflux de marchandises qui arrivent du Sud, les foires de Lyon, de Champagne, du Lendit reprennent leur cours normal (4), tandis que l'on

(1) Thomas Basin, liv. IV, chap. XXVI et liv. V, chap. XXIII.

(2) Nouvelles acquisitions françaises 3642, pièce 826.

(3) Lettre de l'évêque du Puy, de Bourbon, à Pierre d'Oriolle (Franç. 2811, fol. 104).

(4) 1444 (*Journal d'un bourgeois de Paris sous Charles VII*, année 1444. —

arrête par des prohibitions formelles l'exode des marchands vers les foires rivales de Genève (1). Vers Bruges, Paris, Tours s'écoulent les produits levantins, vers Londres, les martres, les draps d'or et autres objets de prix (2). Trois cents facteurs obéissent au moindre signe de cet « esprit infini, très ouvert, très industrieux (3) », disons-le aussi, très souple. Il en donna la preuve comme diplomate.

Charles VII avait jeté les yeux sur Gênes qu'il voulait faire sienne. Le duc de Milan, consulté, n'avait soulevé aucune objection (4); et bientôt, cinq gros navires de guerre, envoyés par une des factions urbaines pour proposer au roi l'annexion de Gênes, mouillaient à Marseille. Jacques Cœur et autres reçurent mission de s'entendre avec le capitaine de la flottille, Benoît d'Oria, nommé capitaine de la flotte royale. De suite, on passa aux actes. D'Oria somma les protecteurs de Saint-Georges de se soumettre au roi, sous peine d'être traités comme rebelles (7 novembre 1446) (5).

Sans souci d'une escadre que les protecteurs armaient (6), le compagnon de D'Oria, Janus de Campo Fregoso, entrait le 30 janvier 1447 dans le port de Gênes. Les trois cents hommes de sa galère, entre autres le commissaire royal Guillaume, bâtard de Poitiers, pénétraient, bannière fleurdelisée en tête, dans la ville, s'emparaient du palais et Janus s'y faisait proclamer doge. Le tour joué, il congédia ses auxiliaires français (7), au mépris de la parole donnée.

Ordonnances, t. XIII, p. 431 : ordonnance du 19 juin 1445 relative aux foires de Champagne).

(1) 1444 (Borel, *Les foires de Genève au* xv*e* *siècle*. Paris, 1893, in-8°, p. 10).

(2) Clément, p. 115.

(3) Thomas Basin, liv. IV, chap. 26.

(4) Instructions du duc Philippe-Marie à son envoyé en France. 17 octobre 1446 (Beaucourt, t. IV, p. 231).

(5) D'Achery, *Spicilegium*, n. éd., t. III, p. 766.

(6) 10 décembre 1446. Le 13 janvier 1447, le doge fait verser 25,000 florins nécessaires à l'armement (Archives de Gênes, *Antico comune*, vol. 33, prestito armamento di nave).

(7) Beaucourt, t. IV, p. 240.

Mais l'amiral génois Jean-Antoine Fieschi, maître d'une des portes de la ville, nous avait juré fidélité ; les Spinola et les Adorni, jadis hostiles, reviraient vers la cause royale ; vers la côte, le marquis de Final nous était acquis et Benoît D'Oria, en croisière aux îles d'Hyères, ne demandait qu'à aller de l'avant (1). On tenait armées, pour le soutenir, un grand nombre de « grosses naves, gallées, galliottes et autres fustes » de la côte provençale (2). Mais on préféra recourir à la persuasion. Les ambassadeurs français, chargés de suivre l'affaire, étaient à Nice. Jacques Cœur, alors à Montpellier, chevaucha jour et nuit pour les rejoindre, et tous s'embarquèrent à destination de Gênes. « Ce que j'ai conquis par l'épée, je le garderai par l'épée envers et contre tous, » répondit Janus (3). Au lieu de relever le défi, Charles licencia son escadre et remit à des temps plus propices ses desseins sur Gênes. Son argentier eut la dextérité de rester en bons termes, voire même en correspondance avec le doge (4), qui alla jusqu'à offrir au roi sa flotte pour secourir le royaume de Chypre.

Le métier de diplomate seyait fort à l'argentier. En juillet 1448, il partait de Marseille avec onze navires, ravitaillait Final qui tenait pour le roi (5) et poursuivait sa route avec trois bâtiments vers Civitta-Vecchia. Le but de son voyage était Rome. Avec Tanguy Du Chastel et d'autres envoyés royaux, il fit son entrée dans la Ville Éternelle à la tête d'une imposante escorte de trois cents chevaux richement caparaçonnés, ce qui fit impression sur la population romaine. Et

(1) Lettre du 3 mars 1447 (Franç. 20238, fol. 479. — Beaucourt, t. IV, p. 243).

(2) Tenues armées jusqu'en mai 1447 (Rôle du 26 mai 1447, extrait dans Beaucourt, t. IV, p. 239, n. 7).

(3) Mars 1447.

(4) Qui lui écrivait le 25 septembre 1447 (Beaucourt, t. IV, p. 244).

(5) Cf. Mario Philelphus, *Bellum Finariense*. Cet ouvrage devait être imprimé par Muratori dans ses *Italicarum rerum scriptores* ; il est resté inédit.

soigna avec luy de toutes les charges et administrations des galées (1) ».

A son activité infatigable, Jacques Cœur trouva dans l'exil un aliment et une fin dignes de lui. L'Europe était épouvantée de la prise de Constantinople arrivée deux ans auparavant. Cœur tenta d'arrêter le flot de l'Islam. Calixte III lui confia seize galères avec titre de capitaine général et mission de secourir l'archipel grec. Au départ d'Ancône, la flotte chrétienne gouverna sur Rhodes, y prit langue, puis ravagea les côtes d'Asie Mineure ou des îles aux mains des infidèles. A Chios, l'argentier tomba malade; c'était la fin, il le sentit; il écrivit au roi pour lui recommander ses enfants, pardonna à ses ennemis, protesta une dernière fois de son innocence, et le 25 novembre 1456, il rendit l'âme. Les Cordeliers de Chios l'ensevelirent dans le chœur de leur église (2). Un demi-siècle après, d'autres Français venaient reposer près de lui, morts également au cours d'une croisière contre les Infidèles (3).

Chose rare en ce monde, en politique surtout, le vice fut puni et la vertu récompensée. Convaincu de concussions deux ans plus tard et de subornation « par art diabolique » du roi, l'odieux Castellani fut traîné de cachot en cachot (4). Villages obtint sa grâce en février 1457 (5), et, comme on avait reconnu sa capacité, il reprit, avec le titre de capitaine général des galéasses de France (6), à trois cents livres de profit par an, le commandement de la flottille de Jacques Cœur, que Guillaume de Varye, Bernard de Vaux

(1) Clément, p. 297 et pièces justificatives, n° 9 : lettres de rémission en faveur de Jean de Villages, février 1457.

(2) Thomas Basin, t. I, p. 316. — Clément, p. 300 et pièces justif., n° 12. — Archives du Vatican, Callixt. III *secret.*, Ann I, t. XX (455), fol. LVIII v°.

(3) En 1501 (Jean d'Auton, *Histoire de Louis XII*, éd. de Maulde, t. II, p. 196 et suiv.).

(4) Clément, p. 316. — Beaucourt, t. V, p. 131.

(5) Ainsi que tous les facteurs de Jacques Cœur (Beaucourt, *ibidem*).

(6) Ruffi, *Histoire de Marseille*, t. II, p. 346.

et d'autres facteurs avaient rachetée (1). Charles VII y ajouta deux galères dont les matériaux avaient été tirés comme jadis des forêts de Seyssel (2).

Par une circulaire au soudan de Babylone, au grand Caraman, aux rois de Tunis, de Bougie, de Fez et d'Oran, au comte de Madeloni à Naples, au grand maître de Rhodes (3), il assura la continuation du «navigaige,» la continuation de l'œuvre du grand argentier. C'était rendre implicitement hommage au génie de l'exilé. C'était une réhabilitation posthume!

III

LA FRANCE ET LA GUERRE DES DEUX ROSES.

En l'an de grâce 1456, les hérauts de France et d'Angleterre plaidaient devant dame Prudence les causes de supériorité de leurs pays respectifs. L'Anglais ne manquait point d'invoquer la puissance navale d'Henri VI; à quoi le Français riposta vivement :

« Vous dites, sire hérault, que les Angloiz sont roys de la mer et qu'ilz ont puissance merveillieuse et de beaux navires. » — De beaux navires, je vous l'accorde; mais quel glorieux usage en ont fait vos «pillastres et larrons de mer» ? vous vous vantez d'être en guerre avec quatre rois, avec la France, l'Espagne, le Danemark et l'Écosse : quel honneur y a-t-il à empêcher le bien de la marchandise de toute la Chrétienté?

Votre suprématie maritime, il ne tient qu'au roi de

(1) Nouv. acq. lat. 1356, fol. 47. — Aug. Laforêt, *Etude sur la marine des galères*, 1861, in-8°, p. 33.
(2) 1457 (Archivio di Stato de Turin, reg. di Corte 94, fol. 267, 486).
(3) 1458 (Franç. 5909, fol. II, LII. — Vallet de Viriville dans la *Bibliothèque de l'École des chartes*, t. XXXIII, p. 60, 61).

France de vous l'enlever. Que lui manque-t-il pour cela? Des ports? L'Écluse, le plus beau port du monde, Dieppe et Harfleur, havres fermés, Granville, Saint-Malo, Brest, La Rochelle, Bordeaux et Bayonne offrent aux navires toute sécurité. Les constructeurs de vaisseaux ont du bois d'œuvre à planté dans les forêts qui bordent nos rivières; ils ont le meilleur fer qui soit, le fer de Biscaye, car il ploie et ne rompt pas; des ouvriers excellents et moins chers : « ung navire que on peut faire en France pour mil ou douze cents escuz costera en Angleterre plus de deux mille nobles. » Que le roi de France ait des navires portant 1,000 ou 1,200 tonneaux, nul ne pourra les « exerciter » mieux que lui, en les chargeant des vins de Bordeaux ou du sel de Brouage : « la chose bien entendue, il luy en viendroit un grant trésor, car son dit navire par frect ou autrement gaigneroit ce que les estrangiers viennent gaigner en son royaume...; et l'argent demourroit en son pays, car ce seroit raison que son navire fust le premier servy. » Sans sortir de son palais, il peut détruire tous vos gros vaisseaux en ne baillant sauf-conduit qu'aux bâtiments de cent tonneaux et au-dessous; vos carraques pourriraient sur les vases « faulte de maréage, » et laisseraient leurs profits aux gros navires des froides régions.

Rois de la mer, vous ne l'êtes point. Souvenez-vous de Charles V dont les ruines qui sèment la côte anglaise attestent la puissance. Maintenant encore « ung vaisseau de France à la mer, tant pour tant, desconfit tousjours ung vaisseau d'Angleterre. » C'est que nos arbalétriers tirent sous couverte ou sous les châteaux d'avant et d'arrière par de petits pertuis; ils frappent l'adversaire sans danger d'être blessés eux-mêmes. Vos archers anglais, au contraire, ne peuvent décocher leur flèche que par-dessus bord et en se découvrant; la peur et le branle de la nef font dévier leurs coups. Sans doute, la noblesse de France préfère la guerre

de terre à celle de mer, si dur et si peu « consonante à noblesse : » et c'est pourquoi le roi n'entretient pas grand navire. Mais, quand il voudra vous châtier, son allié le roi d'Espagne lui enverra de somptueux navires dont les marins sont si renommés en guerre de mer ; ses vassaux de Gênes arriveront à ses ordres avec leurs carraques et leurs galères.

Ce moment est peut-être venu : « et tant vous dy que, par droit de guerre de mer, les Françoys ont de grans avantages sur les Angloiz que je ne pense pas pour le présent annuncer, car il n'est pas mestier d'aviser trop son ennemy... Je prie à Dieu qu'il doint au roy de France cuer et courage de vous faire guerre à la mer, car ce sont les verges de quoy il vous peut chastier et refroider vostre hault couraige (1). »

Charles VII, dont le héraut d'armes nous révèle l'état d'esprit, hésitait en effet à prendre l'offensive. Dès l'année 1455, son ancien connétable, devenu duc de Bretagne, lui conseillait vivement de former une escadre de grandes naves « du poix chascune de cinq cents tonneaux », ne fût-ce que pour couvrir le littoral. Le Grand Conseil, appelé à statuer là-dessus, ne voulut prendre aucune décision avant l'arrivée à Paris du duc breton (2). Deux ans s'écoulèrent ; le roi atermoyait toujours. Sous la pression de l'opinion, il se décida enfin à « mettre si puissante armée sur la mer » que l'ennemi ne pût tenter aucun coup de main sur les

(1) *Le débat des hérauts d'armes de France et d'Angleterre*, publié par L. Pannier et P. Meyer pour la *Société des anciens textes français*. Paris. 1877, in-8°, p. 25-34. — M. Meyer rapporte avec raison la composition du *débat* à 1456 (p. xii) contrairement à M. Pyne qui la croit postérieure de deux ans et la fixe entre juillet 1458 et juillet 1459. Les sous-entendus du héraut français se réfèrent aux préparatifs de l'expédition navale de 1457, qu'il aurait certainement citée en faveur de la suprématie navale de Charles VII si l'expédition avait déjà eu lieu.

(2) 24 avril 1455 (Fragment d'un registre du grand conseil de Charles VII (mars-juin 1455), publié par N. Valois dans l'*Annuaire bulletin de la Société de l'histoire de France*, t. XIX, p. 303).

sujets des deux pays alliés, France et Castille. Douze nefs et trois galères seraient armées par lui : l'Espagne, qui avait de gros intérêts maritimes, priée en conséquence de renforcer la croisière d'un honnête contingent, jugea que dix nefs et six galères suffisaient à garder les mers. Les ambassadeurs castillans, venus à Lyon le 19 mai 1457, refusèrent de s'engager au delà de ce chiffre, sauf avis contraire de leur maître qu'ils feraient en ce cas connaître avant le 11 novembre. Et ils s'en allèrent, escortés du vice-amiral de France, demander au troisième intéressé, le duc de Bretagne, quelle escadre il joindrait aux forces franco-castillanes (1). Enfin, nous étions assurés de l'appui du Danemark (2).

Tandis qu'on négociait ainsi, nos marins brusquèrent l'attaque.

Le 21 août 1457, un corps expéditionnaire réuni à Honfleur achevait d'embarquer sous les ordres du grand sénéchal de Normandie, assisté des baillis de Rouen, Évreux et Chartres, Guillaume Cousinot, Robert de Floques, dit Floquet, et Thibault de Tarmes, du capitaine de Dieppe, Charles Des Maretz, de Jean de Lorraine, de Jean Carbonnel et du grand prieur Nicole de Giresme. On dut laisser plus d'un combattant, faute de place : les soixante bâtiments de la flotte ne pouvaient charger plus de quatre mille hommes. Le 25 août, « estendarts desploiés, trompetes et clairons retentissans, » ils quittaient le mouillage de La Fosse de Leure.

L'alerte avait été donnée, le 16, aux ports de Gravelines, Dunkerque, Nieuport, l'Écluse et même en Hollande (3), car le duc de Bourgogne craignait de voir insulter ses rivages

(1) Latin 6024, fol. 110. — DAUMET, *Etude sur l'alliance de la France et de la Castille*, p. 103.
(2) BEAUCOURT, *Histoire de Charles VII*, t. VI, p. 131. — Traité du 20 septembre 1456 (Archives nat., J. 457, pièce 2).
(3) BEAUCOURT, *Histoire de Charles VII*, t. VI, p. 144.

pour avoir offert un asile au dauphin Louis en mauvais termes avec son père : mais l'expédition passa sans toucher les côtes du continent. Le bruit courait qu'elle avait pour but Sandwich : les milices voisines de cette ville refusèrent d'y ajouter foi « jusques au veoir, disaient-elles par leur fierté ». Elles virent... le dimanche 28, vers six heures du matin, apparaître la flotte française. Seize à dix-huit cents hommes débarquèrent à deux lieues de Sandwich ; le reste continuait sa route sur la flotte, de façon à cerner la ville par terre et par mer. La colonne de débarquement, en trois corps (1), marcha par des chemins très mauvais, jusqu'à un boulevard récemment emparé qui formait l'ouvrage avancé de la défense. Deux étendards flottaient au-dessus du parapet. « Ung assault bien aspre, » durant lequel un porte-guidon du comte de Dunois, Gaillard de Genouillac, se distingua, nous rendit maîtres du boulevard, tandis que l'arrière-garde, commandée par le bailli d'Évreux, restait formée en bataille l'arme au pied, pour repousser toute attaque à revers qui serait venue du côté de la plaine.

En ce moment, la flotte entrait dans le port sous le commandement de Brezé, de Cousinot, de Giresme et de Tarmes. Une grande carraque et trois nefs de guerre essayèrent d'opposer quelque résistance ; mais le grand sénéchal, qui disposait de treize navires a château d'avant, les

(1) « Carbonnel avoit l'avant garde
Et soubz l'admiral Du Périer,
Et pourtoit l'enseigne et la darde
De ses premiers Philippe Luillier.
« Pierre Michel, Thomas Lorraille,
David Bouhain, Flocquet, Blosset
Si estoient en l'autre bataille
Et des enseignes six ou sept.
« Celle du bailly de Rouen,
Des contes d'Eu et de Dunoys,
De Caulx, de Gisors et de Caen
Soubz Bresé et les chefs françoys. »

(Martial d'Auvergne, *Vigiles de Charles VII*, Franç. 5054, fol. 241.)

somma de cesser le feu. Lors les marins anglais « parlèrent doulx au hérault » et abandonnèrent les navires, sous promesse « que leurs personnes seroient saulves ». Au moment de monter à l'assaut, nos troupes reçurent défense sous peine de mort de toucher aux églises, à l'honneur des femmes et de tuer personne « de froid sang ».

Reculant de carrefour en carrefour jusqu'aux portes de la ville aussitôt refermées sur eux et couronnées de nos enseignes, les Anglais perdirent cinq cents hommes. Mais ils revenaient à la charge avec les milices voisines et, pendant dix heures consécutives, ils escarmouchèrent aux portes sans rompre d'une semelle. Nos gens n'avaient ni bu, ni mangé depuis le matin, ils avaient des blessés, et le nombre des ennemis augmentait toujours. La retraite fut donc décidée, après qu'on eut donné l'accolade de chevalier à une trentaine de braves, en particulier aux baillis d'Évreux et de Chartres ; elle se fit en bon ordre vers le port où l'on s'embarqua sans autre perte que d'un coquet chargé de douze hommes. Et le jeudi, nos marins levaient l'ancre, emmenant les trois grandes nefs anglaises, vingt et un petits navires, des prisonniers à rançonner et deux à trois cent mille livres de butin. Ils avaient brûlé la carraque, que son tirant d'eau empêchait de touer en mer (1).

En route, ils rencontrèrent une grosse flotte anglo-portugaise, avec laquelle ils engagèrent un combat acharné. Deux de leurs grands navires et une caravelle semblent s'être distingués dans l'action. En définitive, nos marins remportèrent la victoire. Ils ramenèrent, entre autre butin, à Honfleur la *Petite Tavernière* qui fut délivrée à Robert de Floques,

(1) *Chronique de Enguerrand de Monstrelet*, éd. gothique, liv. III. fol. 70-71 : variantes dans le ms. de Saint-Omer 708, fol. 142-144. — Cornelius ZANTFLIET, *Chronicon*, éd. Dom MARTÈNE et DURAND, *Amplissima collectio*, t. V, col. 494. — BEAUCOURT, *Histoire de Charles VII*, t. VI, p. 145.

Jacques de Clermont, Jean Tostain et au receveur de Honfleur (1).

On conjecture avec vraisemblance que le but de l'expédition avait été d'enlever la base d'opération du parti yorkiste, ce qui aurait eu pour conséquence d'isoler les gens de Warwick dans Calais. Mais le combat naval amena des complications entre la France et le Portugal. Alphonse V arma contre nous vingt grosses naves et d'autres petits navires commandés par l'amiral Ruy de Mello. Heureusement, au moment où Mello appareillait (2), le gouverneur de Ceuta réclama d'urgence des renforts, ce qui changea la destination de l'escadre.

De leur côté, les Anglais ripostèrent par une attaque contre Harfleur, qu'ils trouvèrent fortement occupée, en particulier par les soldats de la cinquantaine de Rouen (3). Puis leur grosse flotte, le jour de la Toussaint, vint mouiller dans le port de La Palisse et rançonna l'île de Ré : elle avait été attaquée dans le Pertuis breton par une flotte rochelaise : la grande nef de Pierre Gentilz, bourgeois de La Rochelle, se brisa malheureusement sur un écueil (4). Une escadre, armée par Guillaume de Menypeny, à Harfleur, voulut profiter de l'éloignement des vaisseaux anglais pour ramener dans leur pays les princesses d'Écosse Jeanne et Annabel; mais « l'indisposition du temps » obligea de couper les mâts de la plus grosse

(1) Archives nat., X[2A]33, fol. 59 v°. — Est-ce ce bâtiment de 240 tonneaux, « nef de grant deffanse », que possédait en 1464 Floquet, le bailli d'Évreux? (Archives du département du Nord, B 3537.)

(2) Ruy de Pina, *Cronica d'El Rei Don Alfonso V*, cap. 138, p. 461 du t. I, de Ined. de Histor. Portug. da Acad. Real das sciencias.

(3) Envoyée « à Harefleu, pour résister à la venue des Anglois lors estant en grand nombre de navires » (Archives de Rouen, reg. A 8; *Inventaire*, p. 60, col. 2).

(4) Franç. 26089, p. 384. — Bibliothèque de La Rochelle, ms. 120, p. 79. — Arcère, *Histoire de la ville de La Rochelle*. La Rochelle, 1756, 2 in-4°, t. I, p. 276 : les insulaires furent taxés à 6,200 écus.

nef et d'un baleinier et de revenir hiverner au port (1).

L'expédition fut reprise en mars 1458; à cette époque, une division française était signalée sur les côtes septentrionales de l'Angleterre (2). Composée en grande partie de navires espagnols, elle fut rencontrée le 29 mai, à la hauteur de Calais, par le comte de Warwick; après un vif combat, elle fut battue, et vingt-huit vaisseaux espagnols détruits (3). « A grosse puissance et armée », les vainqueurs rôdèrent autour du Cotentin; mais ils trouvèrent tous les ports soigneusement gardés par la noblesse et les francs-archers de la région (4). A l'embouchure de la Gironde, deux avisos, des *anguilles*, étaient en vigie « pour prendre garde s'il viendroit nulz vaisseaux d'armée d'Engleterre (5). » L'amiral de Bretagne Jean Du Quélénec, moyennant une pension annuelle payée par la France, protégeait nos côtes de l'Océan (6). Enfin, à Bordeaux, le sénéchal de Guyenne disposait d'une nef confisquée sur les Anglais (7) : et il fut défendu aux navires d'embouquer la rivière sans autorisation de l'amiral (8).

Cependant Charles VII mettait à exécution son projet d'entretenir « puissante armée sur la mer ». Ses ambassadeurs en Aragon reçurent comme instructions, le 16 mars 1459, d'obtenir l'appui éventuel de douze galères bien

(1) Certificat de Thomas Spence, évêque de Galloway, chargé de ramener en Écosse les deux princesses. 8 novembre 1457 (STEVENSON, *Letters and papers illustrating the Wars of the English in France*. Henry VI, t. I, p. 354).

(2) *Proceedings*, t. VI, p. LXXXIII, 294.

(3) GAIRDNER, *Paston Letters*, t. I, p. 425. — BEAUCOURT, t. VI, p. 260.

(4) 10 août 1458 (DELISLE, *Histoire de Saint-Sauveur-le-Vicomte*, p. 345).

(5) Pièces orig., vol. 136, pièce 7.

(6) Pension de 1,200 livres payée par le comptable de Bordeaux (Clairambault, vol. 825, p. 61 : Pièces orig., vol. 1208, doss. Du Fou, p. 4 et 7 : quittances de 1459 à 1466).

(7) 1459 (*Revue des sociétés savantes*, VI[e] série, t. II, p. 164.) — Huguet Viau avait également enlevé dans ces parages l'*Antoine* de Hull (*Archives hist. de la Gironde*, t. IX, p. 375).

(8) 19 octobre 1459 (Franç. 21309, fol. 89).

armées (1). Son ambassadeur à Venise se faisait montrer l'arsenal et envoyait un rapport très détaillé sur les forces navales de la République (2). Engagé par l'occupation de Gênes dans une politique d'expansion méditerranéenne, Charles VII n'en songeait pas moins à protéger nos côtes océaniques. Les victoires navales de Warwick sur Rivers et Montford avaient détruit l'équilibre entre les deux factions rivales. La défection des marins du duc de Somerset et la défaite de l'armée de terre à Northampton, le 10 juillet 1460, réduisirent le parti de Lancastre à la dernière extrémité : la reine Marguerite dut se réfugier dans le pays de Galles (3). Son indomptable énergie la sauva encore : ses ennemis furent battus à Wakefield le 30 décembre. Mais ils gardaient l'empire de la mer.

Un ancien vassal de la maison d'Anjou, Pierre de Brezé, grand sénéchal de Normandie, était resté profondément attaché à l'intrépide souveraine. Il résolut d'intervenir en se portant au secours du duc d'Exeter, amiral du parti de Lancastre, qui n'avait plus guère à ses ordres que des carraques étrangères (4). Fort bien renseigné sur les phases de la guerre civile anglaise (5), il avait « habillé » une petite armée navale, dont deux galères (6), équipées dans l'ancien Clos des Galées, lui appartenaient en propre. La reine Mar-

(1) Latin 6024, fol. 119.

(2) Rapport de Jean de Chambes. Venise, 28 octobre 1459 (*Bibliothèque de l'École des chartes*, t. III, p. 189).

(3) *Chroniques de* Jean de Wavrin, éd. Dupont, t. II, p. 188 et suiv., 205. — Lediard, *History naval of England*, t. I, p. 70. — Beaucourt, t. VI, p. 271, 290. — Somerset, réfugié en France, fut rapatrié par les soins de Charles VII sur une nef harfleuraise (Franç. 26683, pièce 31).

(4) 5 et 7 avril 1460. Nolis de quatre carraques vénitiennes et génoises (Stevenson, *Letters and papers illustrating the Wars in France during the reign of Henry the sixth.* London, 1864, in-8°, t. II, p. 516-517). — Exeter avait 14 navires, dont trois carraques énormes (Wavrin, t. II, p. 209).

(5) Franç. 20487, fol. 64 : lettre de Brezé à Charles VII. Rouen, 26 juillet.

(6) Commandées par Andri Sac, vraisemblablement Vénitien, et armées à Rouen le 14 février 1461 au « Clos-aux-Gallées » (Archives communales

guerite, en lui faisant don des îles anglo-normandes, lui avait mandé secrètement de chercher la flotte de Warwick et de la « grever » le plus possible (1). Dès le mois de février 1461, la flotte française était en croisière : le navire anglais, qui transportait en Hollande le légat Coppini, lui échappait à grand'peine (2).

Charles VII entrait lui-même en scène. Il avait requis les Génois de joindre à sa flotte six de leurs navires en voyage dans les mers occidentales (3). « Il réunissait en Gascogne des gens d'armes et des navires; à quelle fin, on l'ignore, dit une dépêche du 23 mars (4). Tout porte à croire qu'il espère avoir Calais, à la faveur de la reine d'Angleterre. » Une semaine plus tard, la défaite de Marguerite d'Anjou à Towton modifiait ces projets.

Le roi fit immédiatement partir pour l'Angleterre deux navires avec quelque cavalerie et s'occupa de fomenter une insurrection dans le pays de Galles en faveur du parti vaincu. La flotte réunie à cet effet et pourvue d'un matériel de siège, s'accrut de huit navires basques (5) et d'une escadre bretonne que l'amiral Du Quélénec avait armée, semble-t-il, de sa propre autorité (6). Fort imposante (7), l'expédition atter-

de Rouen, Reg. A 8, fol. 185 v° : *Inventaire* par Ch. de Robillard DE BEAUREPAIRE, t. I, p. 62).

(1) Lettre de Brezé, 24 février [1460], selon M. DE BEAUCOURT (t. VI, p. 287); mais plutôt 1461, car l'armement d'Andri Sac, « lequel va en armée sur la mer en deux galées... que l'en dit appartenir à Mgr le grant séneschal de Normandie, » eut lieu le 14 février 1461 (Cf. la note précédente. — Franç. 20428, fol. 15; Franç. 20490, p. 95; Franç. 6967, p. 239).

(2) R. BROWN, *Calendar of state papers and manuscripts relating to english affairs in the archives of Northern Italy*. London, 1864, in-8°, p. 98.

(3) Refus des Génois, qui ne veulent pas donner prise aux représailles anglaises 4 mars 1461 (Archives de Gênes, *Litterarum*, reg. 1460-1461, X 126, fol. 79 v°, n° 34).

(4) De l'ambassadeur milanais (BEAUCOURT, t. VI, p. 327).

(5) Compte d'octobre 1460 à septembre 1461 (Franç. 26089, pièce 369).

(6) Enquête ducale à ce sujet. 8 août 1461 (Franç. 22318, p. 57).

(7) On parlait de vingt mille hommes. Lettre de l'ambassadeur milanais,

rit en Cornwall, et y commit quelques ravages, ce qui eut pour résultat d'attirer dans le pays de Galles le chef du parti d'York, Édouard de La Marche. Pendant qu'il y rassemblait une flotte (1), Marguerite d'Anjou se trouvait libre d'agir sur les frontières septentrionales. Mais son dernier appui lui manqua subitement. Charles VII mourut.

IV

SECONDE DOMINATION FRANÇAISE A GÊNES.

Charles VII apprit à son lit de mort la défaite du roi René d'Anjou son beau-frère et la chute de la domination française à Gênes. — Sous la menace d'une attaque des Aragonais, les Génois s'étaient jetés dans les bras de la France (2). Leur amiral Jean-Baptiste de Fiesco et le capitaine de leur flotte Benoît d'Oria, à même de juger la gravité de la situation, avaient pressé les négociations. En effet, à peine le duc de Calabre, fils du bon roi René et gouverneur royal, venait-il de faire son entrée à Gênes le 11 mai 1458, que la flotte de Bernard de Vilamarin, sortant de son embuscade de Porto-Fino, bloqua le port.

En face des vingt vaisseaux de Vilamarin et de ses troupes d'élite, le nouveau gouverneur disposait de dix galères et de quelques gens d'armes. De plus, un parti de mécontents, soutenu par le duc de Milan, s'avançait par les montagnes. Le duc de Calabre était dans une position critique, quand

6 juillet (Beaucourt, t. VI, p. 336) : l'expédition revint en Normandie, après que les dix-huit nefs bretonnes s'en furent détachées.

(1) Hookham, *Life and times of Margaret of Anjou*. London, 1872, 2 in-8°, t. I, p. 134.

(2) Le traité officiel fut signé le 7 février 1458 à Aix en Provence. Mais la cession était secrètement convenue dès le 24 mai 1456 (Beaucourt, t. VI, p. 233, 238).

la mort subite d'Alphonse V d'Aragon, le 27 juin, jeta le désarroi parmi les ennemis : la flotte napolitaine se dispersa aussitôt (1).

Une nouvelle tentative des mécontents, appuyés par douze galères de Vilamarin, leur fut encore plus fatale. Les chefs du parti, Jean-Antoine de Fiesco et Pierre de Campo Fregoso, furent tués (1459) (2). Le duc de Calabre, acclamé par le peuple, voulut poursuivre son succès en rétablissant à Naples (3) la domination des rois angevins, ses ancêtres, et en chassant le prince Aragonais. C'est Naples, du reste, qui servait de base d'opérations et de port d'attache, à Vilamarin. Après une grande victoire remportée à Sarno le 7 juillet 1460, le jeune duc eut le tort de ne pas marcher sur la capitale, où s'était enfermé Ferdinand d'Aragon : la campagne, qui aurait pu être décisive, n'eut aucun résultat important (4). Pendant ce temps, nos ennemis agissaient.

Le 9 mars 1461, une révolte éclatait à Gênes; Louis de Laval, successeur de Jean de Calabre, dut se réfugier dans la forteresse du Castelleto avec la garnison française et les Génois fidèles. Huit galères de Vilamarin étaient venues prêter leur appui aux révoltés.

« Envoyez immédiatement vos galères et celles de Villages, écrivirent les d'Oria au roi René : elles auront facilement raison des galères catalanes qui sont à moitié désarmées. Savone est restée fidèle au roi de France (5). »

La révolte avait éclaté de la même façon que l'insurrection de Bordeaux en 1452, parce que le roi avait voulu faire

(1) Beaucourt, t. VI, p. 239-240.
(2) *Ibidem*, p. 248.
(3) Il partit pour Naples le 4 octobre 1459.
(4) Beaucourt, t. VI, p. 302.
(5) Lettre de Barthélemy et Marc D'Oria à Charles VII, relatant leur correspondance avec René d'Anjou. 19 mars 1461 (Quicherat, *Chronique de* Thomas Basin, t. IV, p. 362). Savone s'était donnée à la France l'année précédente.

supporter à la ville les frais d'entretien de la garnison. Pendant de longs mois, le gouverneur tint le Castelleto et le couvent des Cordeliers, faisant des sorties continuelles à travers les rues (1). Enfin, parurent en vue les secours de France. Le roi René arrivait avec une armée de six mille hommes, dix galères aux ordres de Villages et mille hommes de troupes de débarquement. Le 17 juillet 1461, il était parvenu à San Pier d'Arena, faubourg de Gênes. Là, les rebelles lui livrèrent un combat acharné. Ils pliaient cependant, quand la nouvelle de l'arrivée de la cavalerie milanaise jeta la panique parmi nos gens. Ce fut une déroute générale : nous perdîmes deux mille cinq cents hommes, les autres fuyards s'entassèrent avec peine sur les galères, qui, sur l'ordre de René, avaient pris le large afin d'ôter toute velléité de fuite aux soldats. C'en était fait de notre domination à Gênes (2). « La desconfiture, dicte de Godefa (3), » fut suivie de la capitulation du Castelleto : Louis de Laval, recueilli par les galères françaises, se replia sur Savone.

Ce fut le don de joyeux avènement de Louis XI. Il importait pour la dignité nationale ou même pour les intérêts matériels de la France, d'effacer promptement l'impression produite par l'échec de Godefa, en s'appuyant sur Savone, qui avait promis d'unir ses galères à celles du roi dans la proportion d'une pour vingt de France (4). Il est vrai que Louis XI n'eut jamais vingt galères en mer.

Sommée de rentrer dans le devoir (5), Gênes, que l'appui

(1) Selon le témoignage même de Louis de Laval (Franç 5594, fol. 276 v°, 277).

(2) *Rerum italicarum scriptores*, t. XXI, p. 725, 894. — Lecoy de la Marche, *Le roi René*, t. I, p. 327-330. — Villeneuve Bargemont, *Le roi René*, t. II, p. 147, 316. — Beaucourt, t. VI, p. 340. — *Lettres de Louis XI*, éd. Vaesen et Charavay. Paris, 1883, in-8°, t. I, p. 354.

(3) C'est le nom que Louis de Laval donna à la bataille. La tour de Godefa ou de Codefa était à l'extrémité de la jetée du port de Gênes.

(4) *Ordonnances*, t. XV, p. 137.

(5) 30 décembre 1461 (Vaesen, *Lettres de Louis XI*, t. II, p. 26). —

du duc de Milan encourageait à la résistance, répondit par un refus et prit l'offensive. Une flotte vint bloquer Savone. Jean de Villages accourut au secours des assiégés. Comme les vaisseaux de fort tirant d'eau, ne pouvant entrer dans le port, étaient forcés de rester en grande rade (1), Villages tira sans doute parti de la situation pour déloger d'abord les grandes naves ennemies : puis les galères génoises, cernées dans le port, furent chassées « honteusement », sans qu'il en résultât d'avaries pour les galères de France. C'était un succès indiscutable, dont le roi était avisé par lettre du 3 mai 1462 (2).

Les Génois mandèrent à leur aide, malgré leur aversion pour des adversaires commerciaux (3), un forban qui naviguait sous pavillon provençal, l'Aragonais Scarinxo, alors à Tunis (4). Villages en eut vent : pour empêcher la jonction des deux escadres, il se porta au-devant des cinq bâtiments de Scarinxo. Ce fut l'escadre génoise qu'il rencontra. Elle était bien supérieure en nombre, et ses propres galères, « bien petitement armées » (5), durent rétrograder sous le canon de Villefranche, pour gagner de là Marseille (6).

Si le gouverneur et les syndics de Nice avaient empêché

« Venise bien pratiquée servirait Louis XI contre Gènes », disait le marquis de Ferrare à Geoffredy (Franç. 6968, fol. 23 v°.) Mais Louis XI ne voulut pas se servir des Vénitiens, nos rivaux commerciaux.

(1) « Savonne bon port pour gallères et dehors pour naves » (Franç. 2132, fol. 8).

(2) De B. de Beauveau (Franç. 6968, fol. 114 et Franç. 6969, fol. 92).

(3) Don Antonio de Capmany, *Memorias historicas sobre la marina, commecio y artes de la antigna ciudad de Barcelona.* Madrid, 1779, in-4°, t. II, p. 60.

(4) Lecoy de La Marche, *Le roi René*, t. I, p. 530. — *Coleccion de documentos ineditos del Archivo general de la Corona d'Aragon*, éd. Bofarull, t. XXI, p. 294.

(5) Mémoire de Pierre de Trongnon (Franç. 20490, fol. 5). — Villages avait déjà enlevé, en mars, la nave catalane de Thomas Pujades (*Coleccion de documentos ineditos de la Corona d'Aragon*, t. XVIII, p. 489).

(6) Gioffredo, *Storia delle Alpi Marittime.* Florence, 1843, 8°, col. 1098.

qu'on attaquât les galères françaises, la raison en était que le duc de Savoie, leur maître, venait d'obtenir confirmation du péage de 2 pour 100 qu'il levait sur nos bâtiments marchands. En confirmant à Lambert Grimaldi le même droit (1), on se procurait de nouveaux points d'appui, Monaco, Menton et Roquebrune, « clefz de la Rivière de Gênes ». Pierre de Trongnon, le nouveau commissaire chargé de la conduite des opérations, y mit une garnison de trois cents arbalétriers, en même temps qu'il s'assurait de l'appui éventuel de Luc Lanteri, seigneur de Vintimille (2). Comme il voulait, disait-il, que « Villages et les autres se gouverne plus sagement et qu'il ne robe point les autres (3) », Trongnon alla ensuite sur les quatre galères de Villages quérir des vivres en Corse, colonie génoise, ce qui était une manière d'y montrer le drapeau français. Au retour, le 20 juin, avec un convoi de viande salée et de fromages, Villages trouvait à Savone l'ordre de se rendre immédiatement sur la côte catalane.

Il fallut obéir, au moment où les Génois, travaillés par les dissensions des Fregoso, allaient se rendre et demander le pardon du roi. La flotte partie, ces bonnes dispositions s'évanouirent. Une grosse nave de 600 tonneaux reparut devant Savone et suffit à bloquer le port ; en dépit des objurgations de Trongnon qui demandait une nave et trois cents arbalétriers pour chasser le bâtiment ennemi (4), en dépit des offres du bon roi René (5), Louis XI se désinté-

(1) *Ordonnances*, t. XV, p. 439. — SAIGE, *Documents historiques relatifs à Monaco*, t. I, p. 317.

(2) Mémoire de Trongnon (Franç. 20490, fol. 5. — Archives du palais de Monaco, A 21, n° 8 *bis*).

(3) Franç. 20 489, fol. 530 v°.

(4) Franç. 6969, fol. 163, 165.

(5) 15 août 1462 (Franç. 6969, fol. 157). — Louis XI prit Grimaldi pour lieutenant, 4 août (SAIGE, *Documents historiques sur Monaco*, t. I, p. 321) et Jean de Dunois pour gouverneur de Savone, 22 juillet (Franç. 5909, fol. 234).

ressa de la guerre; renonçant à la possession immédiate de Gênes et même de Savone, il les offrit, sous réserve de la suzeraineté, au duc de Milan (mai 1463). François Sforza ayant accepté, les galéasses de France ramenèrent l'artillerie royale de Savone à Beaucaire (1).

(1) VAESEN, *Lettres de Louis XI*, t. IV, p. 42, note 2.

LOUIS XI

I

GUERRE DE CATALOGNE.

Louis XI avait porté ses vues ailleurs. Le 3 mai 1462, il avait promis au roi Jean II d'Aragon, qui implorait secours contre les insurgés catalans, une armée de onze cents lances : en garantie de la solde, il reçut le Roussillon et la Cerdagne, à charge pour lui de s'en rendre maître (1). Le gage était bon, les provinces riches et commerçantes.

Lorsque l'armée du comte de Foix pénétra en juillet dans le Roussillon, on vit la supériorité des petites troupes bien disciplinées et entraînées sur les cohues que Philippe le Hardi avait jadis menées dans les mêmes pays.

Les Catalans, il est vrai, étaient divisés. La flotte surtout était restée fidèle au roi Jean. Scarinxo, de retour de Tunis, et Requesens battaient la côte à la tête de treize galères et deux naves qu'ils avaient réparties en quatre escadres (2).

(1) Sur cette guerre de Catalogne, il y a un ouvrage d'un intérêt capital, rédigé d'après les archives de France et d'Aragon, c'est l'excellente biographie de *Gaston IV, comte de Foix* (1423-1472), par Henri Courteault, archiviste aux archives nationales. Toulouse, 1895, in-8°, p. 250 et suiv.

(2) Bofarull a consacré à cette guerre plusieurs volumes de ses *Documentos ineditos* extraits des archives de la couronne d'Aragon : Cf. t. XX, p. 119, 426; t. XXI, p. 23, 294.

Plus indécis, le gouverneur des provinces cédées, Vilamarin, s'était retiré avec quatre galères à Rosas (1), sans prêter l'oreille aux sollicitations des rebelles (2), mais sans donner la main non plus aux Français qu'il avait si souvent combattus.

L'armée française avançait sur deux colonnes : l'une, par Rivesaltes, arrivait à Perpignan; l'autre gagnait par la côte le port de cette ville, Canet. Une flottille de fustes, avec un brigantin d'escorte, amenait l'artillerie et emportait à Leucate, pour en fabriquer du biscuit, les blés enlevés dans la plaine de la Salanque (3). Quatre lahuts de Collioure la mirent en fuite à Sainte-Marie-de-la-Mer (19 juillet) (4).

Sur l'avis qu'une division de galères et un vaisseau de guerre s'apprêtaient à Aigues-Mortes, les révoltés implorèrent l'intervention navale des rois de Majorque et de Sicile, des Sardes et des Napolitains et, en désespoir de cause, Vilamarin persistant dans son attitude (5), ils armèrent deux galéasses, trois galères subtiles et deux baleiniers (6). La flotte devait se poster à la hauteur du cap Leucate pour nous couper les arrivages de vivres. Mais Villages, plus vite prêt qu'elle, embossait, le 3 août, ses huit galères et une galiotte en face de Canet; l'armée près de là assiégeait Perpignan (7).

Le Conseil de Catalogne affolé mit arrêt sur tous les navires en état d'être armés et chargea Berthomeu San-Just de ramener à Barcelone une galiotte de Collioure, une

(1) Il recula de Canet sur Rosas, juin-juillet 1462 (*Ibidem*, t. XX, p. 197 et t. XXI, p. 266). Canet, Pyrénées-Orientales, arr. et canton Perpignan.

(2) De Gazanyola, *Histoire de Roussillon*, éd. par Guiraud de Saint-Marsal. Perpignan, 1857, in-8°, p. 264. — Leucate, Aude, arr. Narbonne, canton Sigean.

(3) *Coleccion de doc. ined. de la Corona d'Aragon*, t. XXII, p. 11. — Sainte-Marie-de-la-Mer, Pyrénées-Orientales, arr. et canton Perpignan.

(4) 20 juillet (*Col. de doc. ined.*, t. XXII, p. 58).

(5) 22 juillet (*Ibidem*, t. XXII, p. 85).

(6) 26 juillet (*Ibidem*, t. XXII, p. 131).

(7) *Ibidem*, t. XXII, p. 435.

nave et tous les lahuts de Cadaques, enfin tous les bâtiments ennemis qu'il pourrait capturer. Les deux galéasses de San-Just portaient en même temps des renforts aux garnisons du littoral (1). Le 15 août, les sept navires de guerre des rebelles, placés sous le commandement alternatif des sept capitaines, qui devaient exercer le commandement en chef chacun une semaine, reçurent l'ordre d'attaquer la flotte française (2).

Villages, avec pareil nombre de galères, venait de retourner chercher des vivres à Aigues-Mortes (3). Ses instructions portaient de se joindre ensuite à Vilamarin. Le comte de Pallars réclama immédiatement au conseil de Catalogne un huitième bâtiment pour attaquer l'une des deux escadres avant leur jonction ou tout au moins défendre la côte (4), car il n'était pas sûr de ses marins, «couarda gent,» disait-il (5). Mais il fut servi par les circonstances mieux que par eux.

Quand la flotte française parut à Rosas, Vilamarin, loin de rallier notre pavillon, le reçut à coups de canon (6). La reine Jeanne dut expliquer au capitaine qu'il avait affaire à des alliés du roi (7). Villages ne s'attarda point à parlementer, ayant à combiner ses mouvements avec la marche en avant du comte de Foix qui avait ordre de se porter sur la capitale (8). Avec ses huit galères, il poussa une pointe jusqu'à Badalona, distante de quelques lieues de Barcelone. Quatre galères et deux galéasses, sortant à sa rencontre le

(1) 4 août (*Ibidem*, t. XXII, p. 343). Cadaques, Espagne, province Girone, gouv. Figuières.

(2) 15 août (*Ibidem*, t. XXII, p. 484).

(3) 20 août (*Ibidem*, t. XXIII, p. 57).

(4) *Ibidem*, t. XXIII, p. 71.

(5) *Ibidem*, t. XX, p. 362.

(6) 25 août (*Ibidem*, t. XXIII, p. 92).

(7) 30 août (Archives de la Couronne d'Aragon à Barcelone, Cortes reales, ann. 1462, cart. 130 : communiqué par mon ami M. H. Courteault).

(8) Suivant ordre de Louis XI en date du 14 août (Franç. 15537, fol. 214. — Courteault, *Gaston IV*, p. 256, note 4).

26 août, l'obligèrent à rétrograder (1) vers Collioure; cette place, étroitement bloquée, se rendit en septembre.

Cependant le comte de Foix s'enfonçait à travers la Catalogne avec une colonne de six mille hommes, poussant droit à la capitale qui ne renfermait pas moins de soixante mille hommes en état de porter les armes. Pendant dix-sept jours, une terreur folle secoua les assiégés; ils muraient les portes de la ville et essayaient deux sorties qui furent vigoureusement repoussées : c'en était fait de Barcelone si les Français avaient eu un parc de siège. Mais la tempête, plus que la flotte insurgée des capitaines Desplà et Frances de Pinos, empêcha les huit galères françaises d'accoster; les approches de l'hiver, au mois d'octobre, décidèrent de la levée du siège (2). L'armée enleva Tarragone, puis alla prendre ses quartiers en Navarre.

Louis XI n'intervint plus très activement en faveur de Jean II. Le 2 mai 1463, les insurgés barcelonais détachaient six navires de guerre aux trousses de quatre de nos galères qui se rendaient à Tarragone (3); ce qui ne les empêchait pas, le mois suivant, d'accepter des propositions de paix et de libérer nos prisonniers, forçats sur leurs galères (4). Il fallait au roi quelque répit pour s'attacher les belles provinces de Roussillon et Cerdagne et développer leur commerce en l'affranchissant de toutes marques et représailles (5). Car Louis XI ne comptait point rendre le gage dont l'avait nanti son débiteur insolvable.

(1) Capmany, *Memorias sobre la marina de Barcelona*, t. IV, appendice 9.

(2) Zurita, *Anales d'Aragon*, liv. XVIII, chap. 44, t. IV, fol. 117. — Courteault, p. 258. — Th. Basin, *Histoire de Charles VII et Louis XI*, liv. I, chap. xvii.

(3) Capmany, *Memorias sobre la marina de Barcelona*, t. IV, appendice 9.

(4) Franç. 6970, fol. 114. — Italien 1589, fol. 129.

(5) *Ordonnances*, t. XV, p. 642, 691, t. XVI, p. 51. — Vaesen, *Lettres de Louis XI*, t. II, p. 129.

L'arrivée de Pierre de Portugal, que les Catalans insurgés s'étaient donné comme chef, ayant provoqué quelque agitation en Roussillon (1), le roi fit immédiatement réparer Collioure et Bellegarde (2) et interdire toutes relations avec les insurgés (3). Trois galères, armées par Jean de Villages (4), les empêchèrent de se ravitailler en Provence, puis vinrent s'embosser à Collioure sous le commandement de Jean Pestel, son lieutenant (5). Elles y séjournèrent un trimestre entier pour obvier aux entreprises des Catalans (6).

Alors se produisit un revirement dans la politique royale. Jean II avait mandé à son secours la flotte napolitaine de Ferdinand d'Aragon, qui venait d'écraser à la bataille d'Ischia l'escadre de René d'Anjou (7). De leur côté, les insurgés catalans avaient élu pour roi René d'Anjou, qui avait accepté et leur avait envoyé un corps d'armée commandé par son fils Jean de Calabre. Louis XI ne pouvait moins faire que d'éviter toute hostilité contre son oncle et son cousin (8). La formule de sa politique était dès lors trouvée : laisser aux prises les maisons d'Aragon et d'Anjou et garder les provinces en gage sans sortir de la neutralité (9).

(1) Avril 1464 (Franç. 6971, fol. 359).
(2) Franç. 25713, pièce 86.
(3) Franç. 6971, fol. 302. — Dom VAISSETTE, nouv. éd., t. XI, p 55.
(4) 6 février 1465 (SAIGE, *Documents relatifs à Monaco*, t. I, p. 342).
(5) Le 27 mars, les marins, qui avaient « servi l'espace d'un mois et plus sans prendre un denier de leurs gaiges » et parlaient de s'en aller, reçoivent mandat de paiement (Franç. 6971, fol. 159).
(6) 1465 (Franç. 32511, cab. des titres vol. 685, fol. 245).
(7) Juillet 1465 (ZURITA, liv. LXVIII, chap. v, t. IV, fol. 145 v°).
(8) Il permit à Jean de Calabre de traverser le Languedoc et pressa les marins génois de seconder le fils de René. 1466 (Dom VAISSETTE, nouv. éd., t. XI, p. 61. — LECOY DE LA MARCHE, *le Roi René*, t. I, p. 369. — VAESEN, *Lettres de Louis XI*, t. III, p. 112. — Franç. 6974, p. 21).
(9) En 1769, il réclame vivement au roi René mainlevée de l'arrêt mis sur la galéasse de France *Notre-Dame Saint-Martin*, que le roi René voulait employer à ravitailler les insurgés barcelonais (Franç. 6975, fol. 96. — Portef. Fontanieu 795, p. 7, et Fontanieu 725, p. 6).

II

CROISADE ET COMMERCE.

Cette quiétude, cette jouissance paisible d'un bien adroitement acquis, avait failli être troublée par la mise en demeure où s'était trouvé le roi d'accomplir les promesses du Dauphin. Une croisade se préparait.

Pour donner le branle à la Chrétienté, il fallait que l'exemple vînt de haut. On comptait sur Louis XI, nommé gonfalonier de l'Église alors qu'il était Dauphin.

Au moment de ses démêlés avec Gênes, il avait déclaré que, si la ville se soumettait, si Ferdinand d'Aragon cédait Naples à René d'Anjou, il enverrait en Grèce soixante-dix mille combattants (1). Quand la croisade fut mise aux voix, il fut le seul opposant (2). Bien plus, à l'appel du pape, un prince, qui sentait battre dans sa poitrine un cœur de chevalier, ayant pris la croix, — c'était le grand duc d'Occident, Philippe le Bon, — reçut de Louis XI, « requête, prière et commandement exprès » d'avoir à retarder d'un an, jusqu'en 1465, son départ : il dut se borner à envoyer en avant-garde ses deux bâtards à la tête d'une escadre montée de deux mille hommes (3).

« Mon oncle n'est pas un homme de grande intelligence, disait le roi à l'ambassadeur milanais, mais son fils, le comte de Charolais est un vaniteux et un colérique qui a extrêmement peu de valeur ; je prévois que les États des ducs de Bour-

(1) Déclaration de son ambassadeur à Rome Jean Jouffroy, 13 mars 1464 (*Commentarii Pii II*, éd. Gobelin, lib. VII. — Ch. Fierville, *le Cardinal Jean Jouffroy et son temps* (1412-1473). Coutances, 1874, in-8°, p. 120).

(2) *Commentarii Pii II*, lib. XII : septembre 1463.

(3) « Guillelmi, episcopi Tornacensis, ad Pium II... oratio, nomine Philippi Boni, » 1464 (*Cabinet historique*, 1855, p. 223, n° 1496).

gogne seront dans une anarchie encore plus grande que ceux de Savoie. » Et Louis XI voyait juste. « On dirait qu'il a été élevé en Italie », disait de lui son interlocuteur émerveillé de l'habileté de sa politique. Le roi voyait dans la croisade une affaire, le moyen de purger son royaume des seigneurs turbulents (1), et encore aux frais de son chevaleresque voisin.

Le capitaine de ses galères, Jean de Villages, écrivit sans vergogne à Philippe le Bon qu'il était prêt à le servir contre les Infidèles (2). Jacot de Thoisy, chargé de se mettre en rapport avec notre capitaine, le trouva entre la vie et la mort, le « sens fort troublé, pourquoy ue peust faire avisée response ». Villages demandait, paraît-il, une somme déraisonnable, deux cent cinquante écus par galère et par mois. Ce fut sur une base plus acceptable que la discussion reprit, dès que le malade entra en convalescence. L'interlocuteur était, cette fois, le frère de Jacot de Thoisy, Geoffroy, ancien capitaine de la division bourguignonne dans le Levant (3), et par conséquent, pertinemment renseigné sur le prix de revient d'une escadre : — Soit, dit Villages, j'abaisse mon prix à cent cinquante écus. — Non, cent.

Le rusé neveu de Jacques Cœur ne s'obstina pas : escomptant la générosité ducale, il dit simplement : « que dudit différant mondit seigneur en face à son bon plaisir et en soit juge ; » à moins qu'il ne préfère une autre solution. Je me charge de nourrir, vétir la chiourme de mes trois galères et en plus quatre-vingt-dix « hommes de cap » moyennant la solde mensuelle de cinq cents écus... — Non, quatre cents écus, repartit l'intraitable Bourguignon.

— Je m'en remets « à la bonne discrestion de mondit seigneur, lui suppliant qu'il ait regart à la grande despence que

(1) Lettre de Malleta au duc de Milan. Abbeville, 25 décembre 1463 (Italien 1593, fol. 21).
(2) Marseille, 4 juin 1464.
(3) Franç. 1278, fol. 127. — Pièces orig., vol. 2830, doss. Thoisy.

sont gallées » ; mais pour ne pas laisser de prétexte à discussion, Villages spécifia qu'il aurait part au butin et que les galères lui seraient rendues en bon état, suivant inventaire préalable.

Nous apprenons par là que les galères de France avaient chacune cent vingt-cinq hommes de « chiorme » et que leur armement consistait en sept canons, quatre coulevrines et, en poupe, huit arbalètes à crochet. Trop faible pour conduire ses navires, Villages promit de se faire remplacer par gens notables et experts. A partir de juin 1464, l'escadrille attendit aux quais de Marseille l'arrivée du grand bâtard de Bourgogne, chef de la croisade (1).

Parties le 21 mai du port de l'Écluse, 10 caravelles et quatre galères des bâtards Antoine et Baudoin de Bourgogne s'attardèrent un moment devant Ceuta, possession portugaise que les Maures assiégeaient. A la fin d'août, elles touchaient à Marseille, où le duc de Calabre leur avait préparé « grant chière et bon recueil (2) ». Mais la peste y sévissait. Pierre Vasco de Saavedra, capitaine des galères, voulut désarmer à Gênes; mais le gouverneur établit un cordon sanitaire pour l'empêcher d'entrer dans le port et le fit maintenir par les lahuts de garde hors de communication avec la terre (3). Le bâtard Antoine s'était retiré à Toulon; c'est là que le conseil de Bourgogne envoyait prendre des nouvelles de l'état sanitaire de l'armée (4). Le bailli de Dijon, les deux fils de sire de Lalain, près de 500 hommes succombèrent. Il n'était plus question de croisade.

(1) Archives départementales du Nord, B 3537. — *Inventaire-sommaire*, par FINOT, t. VIII, p. 295.

(2) *Mémoires* d'OLIVIER DE LA MARCHE, éd. Beaune et d'Arbaumont pour la Société de l'histoire de France, t. III, p. 35, chap. XXXVI.

(3) Lettre du gouverneur de Gênes, Gaspar de Vicomercato, au duc de Milan. 8 septembre 1464 (Italien 1590, fol. 394).

(4) Septembre 1464 (*Mémoires pour servir à l'histoire de France et de Bourgogne*, t. II, 2e p., p. 237 note *d*).

Le 14 août à trois heures de la nuit, le pape était mort à Ancône, les quatre-vingt-seize galères qu'il avait assemblées se dispersèrent, le duc de Milan rappela ses troupes, Venise ses vaisseaux (1). Vu « la gravité des grans affaires de la maison de Bourgogne (2) », menacée d'une guerre avec la France, les bâtards de Bourgogne eurent ordre de regagner la Flandre. Seuls les croisés de Gand, trois cent trente hommes, avec les galères de Vasco de Saavedra, accomplirent leur vœu et ne déposèrent leur bannière au lion d'argent dans leur église paroissiale qu'après avoir fait campagne et pénétré à trois cents lieues dans les pays infidèles (3).

Louis XI n'avait pas attendu la ruine de la croisade pour reconstituer l'œuvre de Jacques Cœur un moment compromise. Quatre grosses galères de douze à treize mille quintaux, construites sur son ordre, devaient assurer le trafic méditerranéen. Par tout le royaume, les baillis reçurent avis de bannir l'itinéraire des galéasses *Nostre-Dame Saint-Martin* et *Nostre-Dame Saint-Nicolas* pour le « voyage de Jhérusalem et de Saincte-Katherine ». Départ annuel d'Aigues-Mortes, le 15 mars, à partir de 1465 : escales à Marseille, Nice, Savone, Pise, Gaëte, Naples, Palerme, Messine, Sion, Rhodes : de Rhodes, les galéasses iraient à Alexandrie, l'une directement, l'autre en touchant à Jaffa et Beyrouth, d'Alexandrie, elles reviendraient de conserve à Rhodes, puis rallieraient Aigues-Mortes, d'où les marchandises s'écouleraient vers les comptoirs de Montpellier, Lyon, Cambrai, Paris, Bruges et Tours; dans chacune de ces villes, était établi un facteur attitré dont la circulaire royale donnait le nom (4).

(1) *Cronica di Bologna*, dans MURATORI, *Rerum Italicarum scriptores*, t. XVIII, p. 754.

(2) CHASTELLAIN, *Chronique des derniers ducs de Bourgogne*, 3e p., chap. 20.

(3) KERVYN DE LETTENHOVE, *Histoire de Flandre*, t. V, p. 84. — Antoine Du Payage courut les côtes ennemies depuis Tunis jusqu'à Rhodes. Cf. son récit (Franç. 1278, fol. 234).

(4) Mandement royal, Mauny près Rouen, 10 août 1464 (Franç. 6142, fol. 43-45).

« Lesdites galées seront très bien armées et bien en point de toutes choses », ajoutait la circulaire royale, et ceux « qui monteront sur icelles galées seront en toutes choses traictéz en bonne faveur. » A terre, les passagers français trouvaient aide et protection près de consuls nationaux, et non plus, comme jadis, près des consuls municipaux de Narbonne ou Marseille.

A Naples, entre autres escales, fut établi un Consul des Français, auquel le roi Ferdinand alloua une provision annuelle de cent cinquante ducats sur les droits payés par nos nationaux, par les Anglais et par les Allemands à la douane napolitaine (1). Dès 1465, Valence et Majorque s'ajoutaient à l'itinéraire des galéasses (2). Le monopole de transit que Jacques Cœur avait tenté d'attribuer aux galéasses de France, leur fut officiellement reconnu. Il fut interdit par tout le royaume de recevoir des épices autrement que par elles (3). Atterrés, les Vénitiens supprimèrent en 1465 le convoi d'Aigues-Mortes (4).

Louis XI rêvait d'une gigantesque entreprise, d'une « *Compagnie franco-génoise* qui accaparât les épiceries du Levant pour en fournir tout le Ponant. Ce serait d'une grandissime utilité et commodité pour nous », écrivait à son maître l'ambassadeur de Sforza, auquel Louis XI avait fait la confidence de son projet (5).

Un obstacle imprévu empêcha tout d'aboutir. Contre le protectionnisme royal, des libre-échangistes de petites villes

(1) 5 juin 1466 (*Le cedole di tesoreria del l'archivio di Stato di Napoli* (1460-1504) dans l'*Archivio Napoletano,* t. IX, p. 212).

(2) Lettres de Jean II d'Aragon. 11 janvier 1475 (Archives d'Aragon à Barcelone, registre de chancellerie de Jean II, *Itinerum*, n° 3444, fol. 102 v°).

(3) Italien 1593, fol. 111 v°.

(4) 18 avril 1465 (Archives de Venise, *Senato Mar*, R 8 (1464-1468), fol. 6 v°).

(5) Lettre d'Alberico Malletta. Rouen, 24 octobre 1464 (Italien 1593, fol. 111 v°).

levèrent l'étendard. Mécontents de voir transférer à Lyon les comptoirs vénitiens (1), inquiets de la prospérité naissante de Collioure (2) port en eau profonde que le roi préférait aux étangs ensablés d'Aigues-Mortes, les États de Languedoc réclamèrent pour les étrangers le droit de « marchander librement, sans différence aucune avec les François ». Louis XI dut céder à leurs instances et rapporter l'ordonnance « touchant le navigaige » (mars 1467) (3). Il allait arriver d'autre façon à ses fins.

III

LOUIS XI ET L'ANGLETERRE.

Louis XI n'avait accepté la succession paternelle que sous bénéfice d'inventaire. Il renonça à l'expédition d'Angleterre. Des instigateurs de l'entreprise, Pierre de Brezé fut destitué et réduit à se cacher dans les bois, l'amiral Jean de Bueil révoqué, les capitaines de navires castillans congédiés, s'ils ne s'esquivèrent d'eux-mêmes. Bien plus, Louis XI, encore imbu de la politique bourguignonne, fit arrêter le chef du parti de Lancastre, Somerset, et le retint prisonnier à Dieppe (4). Deux envoyés de Marguerite d'Anjou, qui venaient d'y débarquer pour presser le départ de la flotte, annoncèrent tristement à leur maîtresse le revirement de la politique française (5). Tranquille, à ce prix,

(1) Archives de la Côte-d'Or, B 11689, p. 13.

(2) Où les marchandises de Montpellier entraient en franchise. Ordonnance de mai 1466 (*Ordonnances*, t. XVI, p. 482).

(3) Latin 9178, fol. 197. — Dom VAISSETTE, *Hist. de Languedoc*, nouv. éd., t. XI, p. 62.

(4) Août 1461 (Franç. 20430, fol. 63.) Le duc de Somerset fut relâché sur les instances du comte de Charolais (LENGLET-DUFRESNOY, *Supplément aux Mémoires de Commynes*, p. 322).

(5) Dieppe, 30 août (HOOKHAM, *The Life of Margaret of Anjou*, t. I, p. 134).

du côté de l'Angleterre, Louis XI cassa aux gages les cinq cents lances chargées de garder le littoral. A la faveur de la paix (1), il essayait de relever nos grands ports du Ponant, ruinés ou déserts depuis les guerres anglaises : foires franches à Bayonne, à Bordeaux (2); exemption de la Grande Coutume aux Bordelais (3); abolition du droit de baptisage sur les vaisseaux entrant pour la première fois à La Rochelle (4); franchises à la *Compagnie rouennaise* (5) : voilà comment il vient en aide à notre détresse maritime. Il invite les marchands étrangers à fréquenter nos ports. Aux Hanséates qui avaient perdu en guerroyant contre nos corsaires, particulièrement contre Coulon, la valeur de deux tonnes d'or, il députe Guillaume de Combes, qui les convie « à venir et communiquer marchandamment » dans le royaume (6) Aux Espagnols, il accorde exemption de la taxe de deux sols pour livre (7), aux Hollandais et aux Flamands, l'abolition des droits d'aubaine et de naufrage (8).

Les négociants d'outre-Manche, excellente clientèle, achetaient nos vins, les huiles du Midi, les draps, les toiles et la mercerie du Nord, apportant en échange des laines, des cuirs, matières premières de notre industrie. Malheureusement, depuis la guerre de Cent ans, la défiance et le ressentiment les tenaient éloignés de nos rivages (9).

Ce fut bien pis quand Louis XI, effrayé des progrès du parti d'York, refusa de reconnaître Édouard IV. Pour

(1) Franç. 6968, fol. 263 v°.
(2) Mai 1462 (*Ordonnances*, t. XV, p. 469).
(3) Mars 1462 (*Ordonnances*, t. XV, p. 378).
(4) Nov. 1461 (*Ordonnances*, t. XV, p. 212).
(5) 4 janv. 1462 (E. DE FRÉVILLE, *Mémoire sur le commerce de Rouen*, t. I, p. 218).
(6) 20 juillet 1462 (*Hanserecesse*, t. V, p. 475. Cf. également p. 93, 129).
(7) Octobre 1463 (A. BARBOT, *Histoire de la Rochelle*, t. I, p. 351).
(8) Février 1462 (*Ordonnances*, t. XV, p. 348).
(9) Fr. 6971, fol. 20. — VAESEN, *Lettres de Louis XI*, t. II, p. 191.

échapper aux conséquences de son acte ou pour en faire partager les responsabilités, il essayait de mettre en avant Henri IV de Castille et Philippe de Bourgogne, proposant au comte de Charolais de diriger contre le parti yorkiste une flotte frétée en Hollande et en Zélande. Mais personne ne daigna se prêter à ses projets (1).

Pour comble de disgrâce, l'arrivée de Marguerite d'Anjou, jusque-là réfugiée en Écosse, l'obligea à prendre ouvertement parti. François II de Bretagne ayant promis à l'exilée une flotte (2), le roi ne pouvait moins faire que d'en laisser équiper une autre aux frais de la princesse (3). Mais son vice-amiral Guillaume de Casenove, dit Coulon, prit en personne le commandement des marins de Marguerite d'Anjou (4).

Édouard IV mobilisa les escadres du Nord et du Sud, sous l'amiral comte de Kent: on parlait de 200 voiles, 20,000 combattants, qui se réduisaient en réalité à 70 bâtiments et à une dizaine de mille hommes (5). L'alerte donnée tout le long de nos côtes (6), le roi vint en personne à Honfleur observer les mouvements de l'ennemi (7).

Les Anglais se dirigeaient vers l'Océan. La ville du Conquet, assaillie par eux, fut défendue au prix de grandes pertes par les sires de Quimerch, de Rosmadec et Bertrand Du Chaffault. Ré, où les ennemis débarquèrent le 25 août,

(1) Mars 1462 (Franç. 20428, fol. 6. — Ch. DE BEAUREPAIRE, *Notes sur six voyages de Louis XI à Rouen*. Rouen, 1857, in-8°, p. 9).

(2) Marguerite avait quitté Kirkudbright en Galloway le jour de Pâques, 18 avril 1462, avec quatre bâtiments (WILHELMI WORCESTER *Annales*, dans STEVENSON, *Letters and papers illustrating... the reign of Henri VI*, t. II, p. II, p. 779, — HOOKHAM, *The Life of Margaret of Anjou*, t. II, p. 144).

(3) 338 livres, 5 sols furent pourtant payés par l'amiral de Montauban aux navires de Honfleur pour le transport de la reine d'Angleterre (Franç. 32511, cab. des titres vol. reliés 685, fol. 230 v°).

(4) Archives nation. XIA 92, fol. 117.

(5) VAESEN, *Lettres de Louis XI*, t. II, p. 68.

(6) A Dieppe, Harfleur, Rouen, Honfleur (Franç. 23262, p. 13).

(7) 8 juillet 1462 (Pièces orig., vol. 1249, doss. Fréville, p. 39).

fut rançonnée durant quatre jours (1). L'île d'Yeu eut le même sort. Craignant d'être attaqué à son tour, le bâtard Jean de La Trémoille, capitaine de Noirmoutiers, fortifiait son grand château (2). Le gouverneur de La Rochelle menait du canon sur la butte Saint-Marc; le sénéchal de Poitou lui amenait le ban, l'arrière-ban et les francs-archers de la province (3); et une escadre bretonne de vingt-quatre navires, après avoir observé de l'île d'Yeu les forces anglaises, attendait dans le port de La Rochelle le moment d'agir (4). L'embouchure de la Gironde était fortement occupée (5) par la carraque royale, la hourque du sire d'Albret, deux gros vaisseaux « à vecelle » et plusieurs bâtiments de commerce embossés devant Bordeaux. Jugeant impossible tout coup de main, le comte de Kent retourna désarmer en Angleterre (5). Soit à cette époque, soit plus tard, il advint au roi une mésaventure dont on s'esbaudissait fort dans l'entourage du comte de Charolais. Louis XI visitait Bordeaux. « Pour veoir la situation de la ville par dehors », il s'embarqua en un batelet, qui glissait doucement au fil de l'eau. Un corsaire anglais l'aperçoit et manœuvre de façon à lui « copper la rivière ». Le Roi fait force de rames pour regagner la ville : en vain. On va le « saisir au col » quand il parvient à se cacher dans les roseaux de la rive (6).

(1) Hookham, *The Life of Margaret*, t. I, p. 138. — Archives de Loire-Inférieure, B 1164.

(2) Septembre (P. Marchegay, *Annuaire départemental de la Société d'émulation de la Vendée* (1859), p. 175, et, du même, *Notices et pièces historiques sur l'Anjou, l'Aunis et la Saintonge, la Bretagne et le Poitou*, t. II, p. 74).

(3) 29 août (A. Barbot, *Histoire de La Rochelle*, t. I, p. 346. — *Documents inédits pour servir à l'histoire du Poitou* (1876), p. 153).

(4) Franç. 20428, fol. 79.

(5) Le comte d'Angoulême à Blaye, Jacques de Pons à Royan, le comte de Candale à Bordeaux, avec une réserve à un jour de marche de la ville (Franç. 6969, fol. 57).

(6) Chastellain, *Chronique des ducs de Bourgogne*, part. I, chap. 59.

L'anecdote est-elle vraie? On pouvait en appeler au témoignage de plusieurs « compagnons mariniers qui avoient amené de Bordeaux à Royan une carvelle pour passer le roy et ceux de sa compagnie la rivière de Gironde d'illec en Médoc (1). » Leur capitaine, Huguet Viaut, commandait une petite division royale, car Louis XI s'était décidé à secouer la tutelle de l'amirauté bretonne.

De son séjour en Flandre, Louis XI avait rapporté l'amour des beaux navires de guerre entrevus à l'Écluse et dont les constructeurs espagnols avaient le secret. Il fit venir de Bilbao une grande carraque, la *Sainte-Croix,* mais non sans difficultés, la loi espagnole défendant la vente à l'étranger des grands vaisseaux. Pour la tourner, il envoya acheter en Zélande une seconde nave castillane, qui forma, avec deux galiottes construites à Bordeaux, la flottille de la Gironde (2).

Le recrutement des équipages était assuré à peu de frais, six pipes de vin de rente aux « maistres mariniers, pilotes navigans, gabarriers, et autres confrères de la confrairie de Notre-Dame de Montesez près La Roque de Thau, pour estre despenséz le jour de la solempnité de ladite confrairie. Et voulons en oultre qu'ilz puissent porter doreesnavant leurs vestures en habillement de blanc et de rouge à nostre devise. » Étonnant paradoxe, Louis XI accordait comme une faveur à de pauvres gens le droit de fournir eux-mêmes leur uniforme. Il ajoutait, il est vrai, le droit de pêche à Bordeaux et le privilège exclusif de passer les gens d'une rive à l'autre du fleuve (3).

A Honfleur, une autre confrérie, fondée en 1457, l'année

(1) Franç. 32511, cab. des titres, vol. 685, fol. 231.

(2) 1462 (Franç. 32511, vol. reliés du cab. des titres 685, fol. 228, 230 v°). — Huguet Viaut alla réclamer à la Cour de Castille la levée de la prohibition royale qui empêchait la vente de la *Sainte-Croix* (Franç. 6969, fol. 58; — Franç. 20428, fol. 79).

(3) Mars 1462 (Confirmation de ces privilèges en 1478. Archives nation., P 1917[1], n° 32258).

de l'expédition de Sandwich, créait entre officiers et matelots des liens de solidarité touchants. On lit sur le registre de la confrérie de Notre-Dame, près d'un nom obscur de calphat ou de charpentier, les noms d'une fille de France, « madame Jehanne de France, admiralle », d'un Paléologue, descendant des empereurs de Constantinople, et d'Ango, rayé en 1518 de la liste des confrères parce qu'il oubliait depuis douze ans de payer sa cotisation (1). Braves et dignes gens que ces marins ! Durant son séjour à Honfleur, Louis XI avait anobli l'un d'eux, Jean Marchant, maître de navire, pour loyaux services (2). Et tous allaient se dévouer pour la cause de la reine exilée.

Dès qu'il eut reconnu la direction prise par la flotte anglaise, Louis XI mit à la disposition de Marguerite d'Anjou tous les navires en état d'être armés dans les ports normands (3). Près de deux mille hommes s'étaient enrôlés sous la bannière de Lancastre, beaucoup dans l'espoir de pillages (4). Nous retrouvons à leur tête les héros des campagnes précédentes, Brezé et Floquet, P. de Vieuchatel, Malet de Graville, D'Araines (5), l'Écossais Menypeny, Pembroke, etc. : aussitôt que la cavalerie eut achevé d'embarquer le 7 octobre (6), Brezé quitta Honfleur et cingla vers le Northumberland. La défaite avait refroidi le zèle des partisans de la Rose rouge : le duc de Somerset défaillant à ses promesses ne s'ébranla pas; le fort de Tynemouth tira sur l'escadre, qui débarqua des troupes pour enlever Bamborough, Dunstanburgh et

(1) Le registre de la Confrérie existe encore à la mairie de Honfleur. Je dois à l'obligeant M. Bréard d'en avoir eu connaissance.

(2) Août 1462 (Archives nation., JJ 198, p. 378).

(3) 16 août 1462 (Jean de Wavrin, éd. Dupont, Pièces justif., t. III, p. 181.) — Lettre de B. de Beauveau (Franç. 20428, fol. 22).

(4) Archives nation., JJ 199, p. 282.

(5) Franç. 20495, pièce XXI. — Wavrin, t. II, p. 320 note, t. III, p. 159.

(6) La flotte dut mettre à la voile le samedi suivant. Lettre de B. de Beauveau à Louis XI. 7 octobre [1462] (Franç. 20428, fol. 22).

Alnwick. Laissant son fils Jacques avec trois cents hommes dans cette dernière place, Brezé reprit la mer. La tempête dispersa la flotte, jeta le vaisseau de la reine Marguerite à Berwick, et les autres navires dans les parages de Bamborough. Ces derniers ne purent accoster. Poursuivis par les navires de Newcastle, ils se réfugièrent près de la petite île de Lindisfarne que son monastère a fait surnommer Holyland. Ce fut une débâcle. La caravelle du comte d'Eu, trois gros vaisseaux, tombèrent avec leurs équipages entre les mains de Lord Ogle et de Manners, malgré que cinq cents Français se fussent fait tuer pour les défendre (1). Sur une barque, Pierre de Brezé gagna Berwick et revint dégager son fils qu'assiégeaient dans Alnwick Lord Scales et le comte de Kent. Ses dix mille Écossais se bornèrent à ramener la garnison en Écosse (2). L'expédition était manquée.

Comme les vaincus ont toujours tort, Louis XI se hâta de se rapprocher d'Édouard IV (3). Il était servi par l'appréhension qu'avait son adversaire de voir s'unir les flottes française et castillane (4). Des deux côtés, il y eut bien quelques tiraillements, comme la descente, repoussée du reste, de huit ou neuf navires à Barfleur (5) et la croisière d'une flotte française en vue de Calais (6). Marguerite d'Anjou, vaincue une nouvelle fois, essayait aussi d'entraver le rapprochement des deux rois (7). Une trêve n'en fut pas moins signée entre la France et l'Angleterre (8).

(1) Novembre 1462 (WILHELMI WORCESTER, *Annales*, dans STEVENSON, t. II, part. II, p. 780. — WAVRIN, t. II, p. 318. — HOOKHAM, *The Life of Margaret*, t. II, p. 154).

(2) Janvier 1463.

(3) Auquel il députe secrètement Le Bègue de Bizemont. Mars 1463 (Franç. 6963, fol. 54).

(4) Franç. 6970, fol. 319, 320.

(5) 2 juillet 1463 (Franç. 6970, fol. 317, 463).

(6) Juillet (Franç. 6970, fol. 364).

(7) Franç. 6970, fol. 319.

(8) Saint-Omer, octobre 1463 (Cf. sur les préliminaires du traité : Franç. 20489, fol. 46. — Franç. 6970, fol. 362).

IV

LOUIS XI ET LES LIGUES.

François II de Bretagne, refusant de se croire lié par elle, continuait la lutte contre le parti yorkiste : en dépit des représentations de Louis XI (1), il mit en mer l'escadre de l'amiral Du Quélénec pour couvrir ses navires marchands, tandis que la division malouine du vice-amiral Alain de La Motte (2) transportait le comte de Pembroke dans le pays de Galles. Louis XI somma le duc de chasser son hôte (3), de remettre les prises anglaises au capitaine de Cherbourg (4) et d'observer la trêve, sans quoi il joindrait sa flotte aux navires anglais (5) ; la menace fut à demi exécutée, puisque la nef royale se rendit à Dartmouth (6). Bref, il fit si bien le jeu des Anglais que le duc de Bretagne effrayé leur envoya, sous la protection d'une escadre, une ambassade ainsi qu'au comte de Charolais (7).

Louis XI, comprenant son erreur, l'aggrava encore en essayant de se mettre en travers de la ligue naissante et d'intercepter l'ambassadeur breton : son émissaire, le bâtard de

(1) 29 novembre 1463 (*Lettres de Louis XI*, éd. VAESEN, t. II, p. 163. — Franç. 6970, fol. 395 v°). — On arrêta même un navire breton, *le Saint-Pol-de-Léon* (Archives nation., X[1a] 94, fol. 246).

(2) Archives de la Loire-Inférieure, B 1165, E 127, E 202. «Chacun jour», les pirates anglais prenaient des navires bretons. 12 juillet 1464 (DE LA NICOLLIÈRE, *La marine bretonne*, p. 48).

(3) Juin 1464 (VAESEN, *Lettres de Louis XI*, t. II, p. 199).

(4) *Ibidem*, p. 191. — Trois corsaires malouins avaient enlevé deux navires anglais à Boulogne (Franç. 6960, p. 618.)

(5) Franç. 20489, fol. 46.

(6) Archives nation., J 950, fol. 12v°. — La flotte française se jeta sur les Hollandais et enleva quatre de leurs navires chargés de marchandises anglaises (Italien 1593, fol. 91).

(7) CHASTELLAIN, part. III, chap. 36.

Rubempré, capitaine d'une caravelle, fut saisi à Gorcum (1). Le comte de Charolais feignit de croire qu'on en voulait à sa vie. La Ligue du Bien public était née : dirigée contre le roi, elle avait le propre frère du roi pour chef.

Il en coûtait de montrer du zèle pour l'Angleterre! Et pour quel résultat! Warwick profitait de nos embarras pour exiger le remboursement des captures faites par les corsaires espagnols dans nos franchises territoriales (2) ; et deux galions croisaient dans l'archipel anglo-normand, en vue de nos conquêtes, avec des intentions hostiles (3).

Aussi, après que la Normandie, tout d'abord perdue et donnée au chef des rebelles Charles de Berry (4), eût été reprise sur lui en quelques semaines d'opérations militaires (5), Louis XI fit-il armer contre l'Angleterre « tous les grans navires de Normandie » (avril 1466) (6) et marcher vers la côte le ban et les francs-archers de la province (7).

(1) Septembre 1464 (J. Duclercq, liv. V, chap. xiv. — *Mémoires de Philippe de Commines*, éd. Dupont, pour la société de l'histoire de France. Paris, 1843, 3 in-8°, t. I, p. 6. — Rawdon-Brown, *Calendar of state papers relating to english affairs, existing in the archives... of Northern Italy*. London, 1864, gr. in-8, t. I, p. 114, n° 395. — Ms. de Lille n° 207, fol. 227).

(2) Avril 1465. La caravelle espagnole *Montrigo* avait enlevé une pinasse anglaise dans les eaux d'Harfleur (Franç. 4054, fol. 183.) — Cette même année, la nef amirale fut armée contre les Hanséates ; deux navires flamands, entre autres, tombèrent entre les mains des corsaires de Honfleur (Franç. 20428, fol. 100. — Van Bruyssel, *Histoire du commerce et de la marine en Belgique*, Bruxelles-Paris, 1861, in-8°, t. II, p. 161). La nef royale stationnée à Bordeaux avait pris elle-même la route de Flandre (Franç. 6978, p. 268).

(3) 1466 (*Bibliotek des literarischen Vereins*, t. VII, p. 47).

(4) Par le traité de Saint-Maur, 1465.

(5) Louis XI reprit Rouen, Dieppe et le pays de Caux en janvier 1466.

(6) La nef amirale, la *Magdeleine* de Harfleur, etc. (Franç. 20685, fol. 387. — E. de Fréville, *Mémoire sur le Commerce de Rouen*, t. II, p. 360. — Lenglet, *Supplément à Commynes*, p. 342). — Charles de Berry s'était enfui de Honfleur sur le navire de Nicolas de La Croix, afin de gagner la Flandre. Le bâtiment ne put doubler le cap de la Hève et revint au port. François II de Bretagne fit armer sa nef amirale pour aller quérir le fugitif. Janvier 1466 (Franç. 6961, fol. 164. — Dom Morice, *Mémoires... de Bretagne*, t. III, col. 143).

(7) Le 15 juin 1466 (Archives nation., K 70, n° 34 et 35).

Sur ces entrefaites, fut signée une prolongation de la trêve (1). Pour ne pas perdre le fruit de leurs armements, nos marins tombèrent sur huit bâtiments hanséatiques dans le Pas-de-Calais (2). Ils avaient un nouveau chef en la personne de l'amiral de Bourbon, gendre du roi.

Le choix des prédécesseurs immédiats du bâtard Louis de Bourbon n'avait guère été heureux. Jean de Bueil avouait, dans le *Jouvencel,* qu'il lui fallait embarquer quinze nuits de suite pour « apprendre la mer » ; encore revenait-il fort « mal paréz » d'une croisière au large (3). Jean de Montauban (4), son successeur, invité à danser avec la reine d'Espagne, à Almazan, fut si touché d'un tel honneur qu'il fit le vœu solennel de ne danser jamais avec aucune autre dame (5). C'est à peu près tout le bagage du chevaleresque courtisan pour passer à l'histoire. Ah ! j'oubliais... « sans foi, sans religion, sans justice, mais assoiffé de richesses (6), » il avait tout pour plaire à Louis XI, sauf assez de capacité.

La tâche de nos marins, pour l'année 1467, s'annonçait assez rude. En Bretagne, où s'était réfugié Charles de Berry, frère du roi, on préparait sourdement la guerre contre la France : le duc, en confiant à son féal écuyer Raoul Péan, « homme expert » le commandement « des meilleurs et plus marciables et avantaigeux navires » de la province, le chargeait d'aller en « certaines régions (7). » Était-ce en Danemark, où il avait obtenu de Christiern promesse de

(1) Du 15 juin 1466 au 1er mars 1468 (Franç. 20685, fol. 387).

(2) *Hanserecesse*, t. V, p. 559, 589.

(3) *Le Jouvencel*, éd. Lecestre, t. II, p. 177.

(4) Nommé amiral le 25 juillet 1461 (Clairambault, vol. 825, p. 60).

(5) En 1463, après Pâques. Par lettres datées de Selles en Poitou, 3 janvier 1463, Louis XI l'avait chargé d'une ambassade en Espagne (*Crónica de D. Enrique IV*, dans les *Cronicas de los Reyes de Castilla*, t. III, p. 127. — Daumet, *Etude sur l'alliance de la France avec la Castille*, p. 106).

(6) Thomas Basin, t. I, p. 3.

(7) 6 avril 1467. La flotte de Péan jaugeait 2,500 tonneaux (Archives de la Loire-Inférieure, B 1168, fol. 57).

quatre mille soldats et d'une flotte (1)? Ou plutôt, assuré du concours d'Henri de Castille (2), dont les corsaires menaçaient la division royale de la Gironde (3), commandée par Brient Du Quélénec (4), songeait-il (5) à quelque coup de main sur La Rochelle? Vingt-cinq caravelles réunies au Croisic devaient, paraît-il, s'emparer du port, après avoir rompu la chaîne (6), si on n'avait, par mesure de précaution, muré les portes qui donnaient sur les quais (7). Il n'y eut cependant pas de conflits cette année-là.

Mais Louis XI subit de graves mécomptes diplomatiques. Menypeny, envoyé en Écosse (8), avait outrepassé ses pouvoirs et consenti à la cession de la Saintonge promise par le traité de 1428 (9). Un autre ambassadeur, anglais celui-là, Richard Nevill, comte de Warwick, venu en France avec mission d'obtenir « que marchandise peust avoir cours par mer et par terre (10), » nous leurra de même (11). Un traité de commerce avait été élaboré, l'amiral de France et son

(1) 25 mars 1467 (*Mémoires de Bretagne*, éd. Dom Morice, t. III, col. 164).

(2) En janvier 1467 (Franç. 6973, fol. 27). Henri IV envoyait une ambassade au duc de Berry.

(3) Bordeaux, 16 novembre 1466 (Franç. 20428, p. 41).

(4) Les équipages de la nef et de la carraque royales furent portés de cent à cent vingt hommes. 23 janvier 1467 (Franç. 20490, fol. 98).

(5) Des corsaires espagnols toutefois, loin de l'aider, vinrent enlever deux navires en rade de Saint-Malo. Raoul Péan dut se jeter à leur poursuite (Archives de la Loire-Inférieure, B 1167, fol. 96).

(6) Franç. 6963, pièce 65.

(7) Amos Barbot, *Histoire de La Rochelle*, t. I, p. 364.

(8) Il fut pris au retour par des navires de Brest et de Guérande (Franç. 20383, fol. 434. — Franç. 6977, fol. 370).

(9) Franç. 20490, p. 51. — Les Ecossais firent appuyer par le duc de Bourgogne leurs réclamations.

(10) Il arriva au petit port de La Bouille en mai 1467 (Catherine, *Histoire de la ville et du canton de Honfleur*. Honfleur, 1864, in-8°, p. 188. — Jean de Wavrin, *Anchiennes Chroniques d'Engleterre*, t. III, p. 345. — Franç. 6974, fol. 121).

(11) Les Anglais se plaignaient beaucoup des pirateries du vice-amiral Coulon qui commandait toute une escadrille, montée de francs-archers, la nef amirale, la *Madeleine* ou la *Chandelière* d'Harfleur, etc. (Vaesen, *Lettres de Louis XI*, t. III, p. 147. — Franç. 6974, fol. 121).

escadre étaient allés en grande pompe en chercher la ratification (1) ; et déjà Guillaume de Varye parlait d'abaisser les péages de la Garonne, afin de faciliter l'exportation des huiles, des laines et du muscadet du Languedoc en Angleterre et en Flandre, « ce que jamais ne se fist (2) ». Il était même question de créer en Normandie des foires franches pour supplanter les entrepôts flamands, qu'en inconscient complice de son neveu, Philippe le Bon avait un moment fermés au commerce anglais (3). Mais éclairé soudain par la mission de l'amiral de France, le duc de Bourgogne dépêcha une ambassade à Londres pour accomplir « aulcunes besongnes touchans la marchandise d'entre Flandres et Engleterre. » Nos plénipotentiaires restèrent six semaines sans obtenir audience et ne furent écoutés que des aldermans de la Hanse à Londres (4). Édouard ne les honora même pas d'une réponse.

De son côté, François II de Bretagne s'affranchissait du transit français par une série de traités de commerce avec la Savoie, le Danemark, la Suède et Norwège, la Castille (5), en cette même année 1467 qui avait vu l'abolition du système prohibitionniste en Languedoc. A la veille du triomphe, échouait l'un des plus gigantesques projets de protectionnisme qui aient jamais eu lieu, enveloppant le Ponant et le Levant, pour arracher la Méditerranée aux Vénitiens et faire de la Manche une mer française. Le roi

(1) La *Brunette*, partie en avant pour préparer les logis, était à Sandwich, le 19 juin 1467 (Archives nation. JJ 200, pièce XLV : Franç. 6974, fol. 128, 205).

(2) Franç. 6974, fol. 282.

(3) 1464 (Van Bruyssel, *Histoire du commerce en Belgique*, t. II, p. 154.) — A ce moment, juillet-octobre 1464, Warwick était déjà venu en France pour jeter les bases d'un traité de commerce (Franç. 6960, p. 618).

(4) Wavrin, t. II, p. 347. — Franç. 32511, Cabinet des titres, vol. reliés 685, fol. 263 v° : juin 1467.

(5) Archives de la Loire-Inférieure, Registre de la Chancellerie de Bretagne, année 1467, fol. 135, 137, 146 v°.

était échec et mat, sauf à l'est; là, il maintenait, en dépit du duc de Savoie (1), les foires de Lyon qu'il avait fait coïncider jour pour jour avec celles de Genève.

La lutte ne faisait que commencer entre libre-échangistes et protectionnistes, entre nos concurrents savoyards, vénitiens et flamands soutenus par des intérêts locaux, et les commanditaires des galéasses de France, protectionnistes intéressés, donc convaincus, Guillaume de Varye l'argentier, Pierre d'Oriolle, chancelier de France, Jacques de Bourbon, évêque du Puy, Michel Gaillard et autres financiers. Commencée à coups d'ordonnances ou de traités, la lutte allait continuer sur mer à coups de canon.

Au printemps de 1468, l'orage grondait partout. Édouard IV, entré dans la ligue des trois ducs (2) malgré les efforts de notre diplomatie (3), armait des vaisseaux (4). Charles le Téméraire pressait ses préparatifs, et François de Bretagne quémandait la flotte danoise (5), trois mille archers anglais (6), dix mille Écossais, offrant en retour ce que, pauvre, il pouvait offrir, le bien d'autrui : il faisait don de la Basse-Normandie au roi d'Écosse, de la Haute-Normandie à Édouard.

Par une riposte du tac au tac, Louis XI fit déclarer cette province inaliénable (7), et, des trois coalisés, deux étant

(1) Lettre de Louis XI, 14 novembre 1467 (BOREL, *les Foires de Genève au XV[e] siècle*. Paris, 1892, in-8°, p. 40. — Cf. aussi mon article sur la *Première guerre entre le protectionnisme et le libre-échange*, extrait de la *Revue des questions historiques* de 1895, p. 16-18).

(2) *Rotuli Parliamentorum Angliæ*, t, V, p. 622. — RYMER, éd. de Londres, 1710-1711, in-fol., t. XI, p. 591, 603, 605, 615, 624.

(3) De Concressault, ambassadeur à Londres (*Mémoires de Bretagne*, t. III, col. 160).

(4) RYMER, t. XI, p. 602. La nef amirale de France fut armée à cet effet (Pièces orig., vol. 456, fol. 273 v°).

(5) Suivant les conditions du traité de 1467.

(6) Traité du 3 avril 1468. Greenwich (*Mémoires de Bretagne*, t. III, col. 169).

(7) Assemblée de Tours, 1[er] avril 1468.

liés jusqu'au 15 juillet par une trêve, ne s'occupa que du dernier; la trêve avec l'Angleterre expirait le I[er] mars. En juin, les trois navires honfleurais d'Yves Legain, Gattefort et Boulart jetaient à Hardlaugh, dans le nord des Galles, Gaspard, comte de Pembroke, avec cinquante combattants et des munitions (1). Quelques jours après, la petite troupe, grossie comme un torrent, comptait deux mille hommes et se jetait sur Denbigh. Il fallut mobiliser contre elle dix mille hommes. « Subtili modo », le capitaine Herbert s'empara de l'un de nos trois navires, les deux autres s'échappèrent au plus vite : isolé dès lors, Pembroke, qui rétrogradait vers Hardlaugh, fut défait le 14 août (2).

Le Parlement anglais avait déjà voté des subsides de guerre (3). Seize vaisseaux (4), après avoir transporté la princesse Marguerite, fiancée à Charles le Téméraire, débarquèrent à Caen cinq cent quarante soldats bourguignons envoyés comme renforts au frère du roi (5). Les bons apôtres, j'entends les Anglais, reprenaient d'une main au duc de Berry ce qu'ils lui donnaient de l'autre.

A Jersey, dont les parages étaient surveillés, dès 1466, par deux galions anglais (6), nos divisions intestines avaient créé un étrange imbroglio. Le capitaine anglais du château de Grosnez, Philippe de Carteret, qui avait refusé de reconnaître la cession de 1461 faite à Brezé par la reine Marguerite, s'intitulait maintenant « lieu-

(1) Ces navires avaient été armés à défaut de *la Brunette* et du *Fynot*, alors en mer. Mandement de Louis XI, 1[er] juin 1468 (Franç. 20496, p. 91).

(2) WILHELMI WYRCESTER *Annales*, dans STEVENSON, *Letters ... the Wars of the King Henry VI*, vol. II, p. II, p. 791.

(3) 17 mai (*Rotuli parliam. Angliæ*, t. V, col. 622).

(4) Qui abordèrent à l'Écluse le 25 juin (VAN BRUYSSEL, *Histoire du commerce en Belgique*, t. II, p. 173, — British Museum, *Addit. manuscript*, 6113).

(5) WAVRIN, *Anchiennes Chroniques d'Engleterre*, t. III, p. 267.

(6) Relation de voyage de Léon de Rozmital, 1466 (*Bibliotek des literar. Vereins*, t. VII, p. 47).

tenant-bailli sous haut et puissant seigneur le comte de Maulevrier, seigneur des isles, » c'est-à-dire sous un Brezé (1). Voici ce qui s'était passé dans l'intervalle : l'archipel avait été annexé au duché normand, de l'aveu du capitaine français de Montorgueil (2), mais non du consentement du propriétaire, Jacques de Brezé, qui n'avait trouvé rien de mieux que de confier la défense de ses droits au chef du parti anglais (3). Avisé de la situation, le vice-amiral Richard Harliston, laissant ses vaisseaux à Guernesey, vint se concerter avec Philippe de Carteret, au manoir de Saint-Ouen, sur la conduite à tenir... Dans la nuit du 17 mai 1468 (4), Montorgueil fut subitement investie par les insulaires de la partie orientale et par la flotte anglaise embossée dans la baie de Grouville. Le capitaine Jean Carbonnel essaya en vain de prévenir le duc de Normandie : une barque construite avec mystère dans l'intérieur du château, fut interceptée, aussitôt lancée à la mer.

En juillet, Charles de Berry apprit l'état précaire où étaient ses gens. La nef malouine la *Jeannette,* achetée par lui et armée des vingt marins du capitaine Jean de La Londe, embarquait à Ouistreham les quarante francs-archers de Jean de Blanchefort, des provisions et des médicaments pour les blessés, sang-de-dragon, baume d'Armé-

(1) Acte du 18 mai 1467 (DUPONT, *Histoire du Cotentin*, t. III, p. 56 note 1. — HOOKHAM, *The life of Margaret of Anjou*, t. I, p. 150).

(2) Jean Carbonnel, capitaine de la garnison de Montorgueil en Jersey, 15 hommes d'armes et 30 archers (Rôle du 18 juin 1461 : Franç. 21.497, p. 152), avait fait hommage de l'archipel au duc de Normandie Charles de Berry, qui lui avait donné, pour défendre les îles, trente lances et une caravelle. 1465-1466 (Franç. 6973, fol. 13; — CHAMPOLLION-FIGEAC, *Documents hist. tirés de la Bibl. royale*, dans les Doc. inédits, t. II, p. 452). Charles de Berry ne cessa du reste de faire passer dans les iles des munitions ou des officiers (Franç. 6973, fol. 24-26).

(3) Brezé avait vainement adressé des émissaires à Carbonnel (14 avril 1466). Le gouverneur avait juré de rester fidèle au duc de Normandie 27 avril 1466. (CHAMPOLLION-FIGEAC, ouv. cité, t. II, p. 452-456).

(4) Les *Chroniques des îles* (p. 62) donnent la date erronée de 1467 (DUPONT, *Histoire du Cotentin*, t. III, p. 54).

nie, huile rosat, thérébentine, emplâtres verts (1). Que la *Jeannette* parvînt à franchir le blocus ou que les assiégés fussent réduits à leurs seuls moyens, Jean Carbonnel prolongea la résistance jusqu'à la fin de septembre : il ne capitula qu'au bout de dix-neuf semaines de siège et se retira, armes et bagues sauves (2). Les îles étaient perdues pour nous; elles furent officiellement reconnues à l'Angleterre par le traité du 16 février 1471 (3), ce qui n'empêcha pas les insulaires de continuer à s'abonner aux « apastiz et composicions » de l'amiral de Bourbon et même de son successeur (4).

Un adversaire avec qui nous n'étions pas habitués à compter, le roi de Castille (5), avait promis son appui aux Anglais (6) et proposé au duc de Bourgogne de l'assister « encontre tout le monde ; luy de son bout, il entreroit dedans le royaume (de France), fort et puissant pour luy venir a secours (7). » Louis XI avait pris ses précautions en conséquence. Nous savons, par le témoignage du maître de la *Thrésorière* de Bretagne, alors en Portugal, que la longue croisière du vice-amiral Coulon inquiéta fort nos ennemis (8). L'un des capitaines français doubla même le détroit de Gibraltar avec une nef royale bien armée qu'il amenait à Marseille au mois de juillet (9). Une seconde division de douze

(1) Juillet (Franç. 25092, p. 764).
(2) *Chroniques des îles*, p. 20.
(3) Rymer, t. XI, p. 683.
(4) Le curé et les ylemans d'Aurigny supplient l'amiral de Graville de les recevoir à des apastiz et de leur donner sauvegarde et saufconduit ainsi que le faisait l'amiral de Bourbon (Dupont, *Hist. du Cotentin*, t. III, p. 205).
(5) Traité d'alliance entre Edouard IV et Henri IV. Medina del Campo, 10 septembre 1467 (Rymer, t. V, 2e p., p. 246).
(6) *Crónica de D. Enrique IV*, éd. des *Crónicas de los Reyes de Castilla*, t. III, p. 184, col. 2.
(7) *Œuvres de* Chastellain, 3e p., chap. 139 : Daumet, *Étude sur l'alliance de la France et de la Castille* (118e fasc. de la Bibl. des Hautes-Etudes), p. 110.
(8) Franç. 2902, fol. 29.
(9) Michel Gaillard s'intitule « miles et produx armatorum navis Fran-

grands vaisseaux de guerre poitevins prenait la mer le 1er août, sous le commandement de Guillaume de Combes, échevin, et l'année suivante maire et capitaine de La Rochelle (1). De telle sorte que le roi de Castille, loin de prendre l'offensive, se vit contraint de mander aux capitaines de navires et aux municipalités basques de se tenir sur leurs gardes (2); il leur notifiait, en même temps, notre déclaration de guerre.

Ce n'était de notre part que mesures préventives; l'intérêt de la campagne était ailleurs. Tandis que les troupes anglaises se trouvaient occupées, que les Espagnols étaient tenus en respect et Charles le Téméraire immobilisé par une révolte des Liégeois, nos alliés secrets (3), les trois grandes nefs et la caravelle royales, équipées aux frais des Bordelais (4), la flotte bayonnaise et la flotte rochelaise passaient dans la Manche sous les ordres de Brient Du Quélénec et des capitaines d'occasion nommés par les maires, afin de rallier au Chef-de-Caux les navires normands (5). Tous les navires devaient se trouver prêts, le 8 juillet, une semaine avant l'échéance de la trêve qui couvrait les derniers coalisés, Charles de Berry et François de Bretagne : « Nous espérons avoir à besongner desdiz navires, » ajoutait le roi. François II n'avait alors qu'un grand vaisseau de guerre monté de quatre cents hommes d'élite, la *Marie*, qu'il

corum regis nunc in portu et urbe Massilie ». 5 juillet 1468 (Pièces orig., vol. 1265, doss. 28389, p. 17).

(1) Jean Mérichon l'avait passée en revue dans la rade de Chef de Baye (Amos Barbot, *Histoire de la Rochelle*, t. I, p. 370).

(2) Valladolid, 29 juillet 1468 (Duro, *la Marina de Castilla*, t. I, p. 480).

(3) Aussi le duc de Bourgogne avait-il prolongé l'armistice avec la France (Vaesen, *Lettres de Louis XI*, t. III, p. 238).

(4) Ce qui coûta à la ville 10,000 livres (Franç. 2690, fol. 36) et à Louis XI 2,000 (Franç. 20497, p. 71). L'armement commença dès le mois de mai.

(5) Circulaire de Louis XI. 7 juillet 1468 (Vaesen, *Lettres de Louis XI*, t. III, p. 237).

tenait tout équipée à Brest, afin de s'y embarquer en cas d'urgence. Son adversaire savait où était le reste de la flotte. Renseigné par un espion au moment d'entrer en campagne (1), il put donner à ses marins l'ordre d'intercepter le retour des bâtiments bretons qui attendaient à Portsmouth et en Flandre des renforts. Aussi, dès l'abord, la péninsule fut complètement investie. L'amiral Louis de Bourbon renforcé par des compagnies de débarquement venues du Chef-de-Caux, marcha sur Bayeux, où il entra sans résistance, battit près de Saint-Lô un parti breton et s'empara du Cotentin (2) de façon qu'il ne resta au frère du roi, et pour peu de jours, que la ville de Caen (3). François II se débattait en vain contre l'étreinte de plus en plus vigoureuse du roi : il réquisitionna tous les navires des évêchés bretons, tous les marins des ports, (4) escompta un instant l'appui de Charles le Téméraire et des troupes réunies à Londres (5), enfin, capitula le 10 septembre par le traité d'Ancenis qui répudiait toute autre alliance que celle du roi.

L'un des trois était hors de combat; les deux autres, mal en point, accouraient. Charles le Téméraire était à Péronne sur la frontière, sans grande armée. Au lieu de prendre vivement l'offensive, comme le conseillait le comte de Dammartin, Louis XI, jusque-là si habile, recourut à la diplomatie, n'obtint que des reproches sur les croisières des vaisseaux français contre les pêcheurs des

(1) 13 juillet (Franç. 2002, fol. 29.) — Des Harfleurais saisissent des navires bretons (VAESEN, *Lettres de Louis XI*, t. III, p. 263).

(2) G. DUPONT, *Histoire du Cotentin*, t. III, p. 67. — DUPUY, *Histoire de la réunion de la Bretagne à la France*. Paris, 1881, in-8°, t. I, p. 208.

(3) Le 2 octobre, l'amiral nomme un conseiller royal à Caen. Caen était donc en son pouvoir (Pièces orig., vol. 456, doss. Bourbon, p. 256).

(4) Archives de la Loire-Inférieure. Registre de la chancellerie (1468), fol. 57 v°, fol. 127, 138 : 4 juillet, etc.

(5) Il pressait Edouard IV de lui fournir 3,000 archers pour six mois. 15 août (RYMER, t. XI, p. 626). — Des navires bretons attendaient à Porstmouth ces renforts (WILLELMI WYRCESTER *Annales*, dans STEVENSON, *Letters... Wars of the King Henry VI*, vol. II, 2e p., p. 792).

Pays-Bas (1), sur l'inexécution des traités de paix, bref, résolut de traiter lui-même et se rendit à Péronne. On sait le reste : l'emprisonnement, le traité humiliant du 14 octobre juré sur la croix de Saint-Laud, l'expédition d'un roi de France contre ses alliés de Liège, la honte imposée par un vassal et bue jusqu'à la lie par son suzerain.

A ce prix, Louis XI évita une invasion anglaise, qu'il redoutait surtout pour la Guyenne, comme le prouvent ses lettres écrites de Namur et des villes flamandes où le traînait l'inexorable duc de Bourgogne (2). L'amiral Antoine Widevile de Scales (3) et Montjoie, qui avaient pris la mer à la fin d'octobre, ne surent où porter leurs cinq mille hommes de renfort, leurs alliés ayant partout désarmé ; au bout d'un mois, ils retournèrent à l'île de Wight sans le moindre profit, sauf peut-être d'avoir entravé le départ de la vaillante reine Marguerite d'Anjou, qui avait rassemblé quelques troupes à Harfleur pour tenter elle-même le sort des armes (4).

Ce n'était que partie remise. Pendant le carême de 1469, Jean d'Armagnac offrit à Édouard IV de rallier son drapeau à la tête de quinze mille combattants, si les Anglais débarquaient en Guyenne (5). Pour prévenir toute surprise contre Bordeaux, Louis XI décida que les marchés ne se tiendraient pas dans cette ville, mais à Saint-Estèphe et que les navires anglais s'arrêteraient assez loin du port, à Notre-Dame d'entre-deux-Arcs (6).

Un moyen de mettre la province à couvert des attaques

(1) Franç. 6975, fol. 230.

(2) 23 octobre, etc. (VAESEN, *Lettres de Louis XI*, t. III, p. 297). — Les ports de Guyenne étaient fortifiés (Franç. 20685, fol. 463. — Franç. 26092, p. 763).

(3) WILLELMI WYRCESTER *Annales*, dans STEVENSON, *Wars of Henry VI*, vol. II, 2e p., p. 792.

(4) HOOKHAM, *The Life of Margaret of Anjou*, t. II, p. 232.

(5) Dom VAISSETTE, *Histoire du Languedoc*, n. éd., t. XI, p. 72.

(6) 26 janvier 1469 (Franç. 6976, fol. 17).

de l'ennemi, c'était de la confier à un allié des Anglais, qu'on pût tenir à discrétion. Charles, frère du roi, privé de la Normandie, réclamait un apanage. Au traité de Péronne, Louis XI, pressé par son geôlier qui voulait avoir pour voisin un complice, promit la Champagne. Aussitôt libre, il se ravisa et voulut y substituer la Guyenne. Un traître, Balue, qui traversait ses desseins en les dévoilant au duc de Bourgogne, surpris enfin, fut enfermé dans une cage de fer. Dès lors, le jeune prince, isolé, supplié par Odet d'Aydie, que le roi avait secrètement gagné, accepta la Guyenne ainsi que La Rochelle. Les alliés des Anglais dans le midi avaient été préalablement écrasés, le duc de Nemours soumis, le comte d'Armagnac chassé.

Restait à couvrir la Normandie contre la « grosse armée » navale que les Anglais venaient de mettre à flot dans le printemps de 1469. Dès le mois d'avril, au moment des négociations avec le frère du roi, « l'amiral estoit allé à Bordeaux quérir et mettre à point les navires pour empescher le passage de mondit seigneur Charles, » (1) qu'on craignait de voir passer de Bretagne en Flandre ou en Angleterre. La caravelle royale envoyée en éclaireur sous les ordres de Raoul Péan, ex-capitaine des convois de Bretagne (2), ralliait à Honfleur (3) la croisière organisée aux frais des villes normandes (4) pour tenir la mer. A ce moment, en mai 1469, se produisit un coup de théâtre qui nous libéra pour quelque temps des menaces anglaises. Le comte de War-

(1) Déposition de Simon Belée, serviteur de l'évêque de Verdun (Dom Plancher, *Histoire de Bourgogne*, t. IV, p. CCLX).

(2) En 1467 (Cf plus haut, p. 322. Franç. 20685, fol. 473). — Péan reçut, l'année même, la seigneurie de Sommières en Languedoc (Pièces orig., vol. 2219, doss. Péan, pièces 8 et 11).

(3) 518 l., 15 s. à Raoul Péan pour avoir mené de Bordeaux à Honfleur la caravelle de feu Jacotin Poignant (Franç. 32511, Cab. des titres, vol. reliés 685, fol. 260 v°. — Franç. 20685, fol. 472).

(4) Qui versèrent : Carentan 1600 livres, Montivilliers 750, Mantes 60, etc., 30 mars 1469 (Franç. 25714, pièces 122-124).

wick, le faiseur de Rois, gouverneur de Calais et maître des Cinq ports, s'insurgeait contre Édouard IV et armait une flotte contre lui (1). La guerre des Deux Roses se ravivait : nos marins, simples spectateurs du conflit, n'avaient plus à défendre nos côtes; ils servirent les rancunes du roi (2).

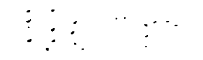
V

LE VICE-AMIRAL COULON.

Immensi tremor Oceani. A lire cette devise, si appropriée au règne du Grand Roi, lorsque le *Soleil Royal* promenait sur les flots la foudre de ses colères, on ne se croirait certes pas au temps de Louis XI. Pourtant elle fut donnée par lui à l'ordre de Saint-Michel créé le 1er août 1469. L'insigne du nouvel ordre, saint Michel terrassant le dragon, n'était pas un simple pastiche du Saint-Georges anglais. Et si Louis XI eut quelque idée d'affirmer ainsi notre suprématie navale, un homme se chargea de réaliser ses désirs.

Il devint la terreur des mers, au milieu desquelles il évoluait avec une sûreté inconnue des amiraux précédents, car il avait appris du cartographe Robert de Cazel « le secret de la quarte de naviguer ». Il fit « plus en son temps que ne fist homme en mer, puis le temps messire Bertrand du Guesquien, *aliter* de Glesquin, et fut plus craint que homme vivant en la coste de Normandie (3) » ; à telles enseignes que son nom faisait frissonner dans leurs ber-

(1) 22 mai 1469 (Fenn, *Original Letters*, t. II, p. 16).
(2) En particulier contre les Hanséates, qui venaient d'enlever une caravelle française et de la conduire à Dantzig (*Hanserecesse*, t. VI, p. 148, 163).
(3) Franç. 1357 : Recueil des plus célèbres astrologues par Symon de Phares.



ceaux les petits enfants de nos ennemis (1). Le Sénat vénitien, en séance secrète, mit sa tête à prix, n'osant pour s'en débarrasser que recourir au poison (2). Et les premiers vaisseaux de guerre de la marine britannique furent copiés sur le modèle de sa nef (3), tant le *Coulon* s'était rendu redoutable (4). Le vice-amiral Guillaume de Casenove, dit Coulon et dans les textes italiens Colombo, eut tous les honneurs, celui entre autres d'être confondu par un des plus grands savants du XVIII[e] siècle (5) avec son homonyme Christophe Colomb. Mais nous connaissons si mal notre histoire maritime, que nous sommes redevables à un Américain d'avoir retrouvé l'état civil du vice-amiral et d'avoir narré ses exploits (6).

On ne sait pas l'origine du surnom de Coulon qu'on attribue à quelque emblème (7) et peut-être à sa nef elle-même; on appelait *Coulon* ou *Colons* des navires d'une grandeur extraordinaire, très rapides, très élevés, d'une construction légère, enveloppés de peaux d'ours et de boucs qui étaient comme collées aux œuvres mortes (8).

Cadet de Gascogne, Guillaume de Casenove était dans les termes d'une amitié étroite avec Louis XI; le roi bour-

(1) *Historie*, cap. v, fol. 10.

(2) 22 mars 1475. (Archivio di Stato, à Venise, *Consiglio dei Dieci*, Misti reg. XVIII, cap. CXLV)

(3) Le *Regent*, de 700 tonnes, fut construit en 1486 sur le modèle de la nef française de Coulon (SPONT, *La marine française sous le règne de Charles VIII*, p. 16 : extrait de la *Revue des questions historiques*, 1[er] avril 1894).

(4) *Hanserecesse*, 2[e] abth., t. II, p. 591. — « La grande nef de Honnefleu qu'ils nommoient *Coullon* » (SPONT, *La marine française sous Charles VIII* p. 42).

(5) Leibnitz.

(6) H. HARRISSE, *Les Colombo de France et d'Italie*, *fameux marins du* XV[e] *siècle*. Paris, 1874, in-8°.

(7) Alberto SALVAGNINI, *C. Colombo e i corsari Colombo*. Parte II[a], vol. III de la Raccolta di documenti e studi pubblicati dalla R. commissione colombiana. Roma, 1894, in-fol., p. 156.

(8) Cosmographie d'Æticus Hister (JAL, *Archéologie nav.*, II, 457).



geois, ennemi de l'étiquette, s'était chargé de trouver femme à son vice-amiral (1) dépaysé en Normandie; il s'installait sans façon chez lui à Gaillartbois (2), ne dédaignant pas de lui confier de petites commissions de ménage, comme de chercher, au cours d'une campagne sur les côtes de Hollande, le meilleur brasseur de bière (3).

Coulon fut donc l'homme du roi. La politique économique dont il fut l'instrument se résume d'un mot : le monopole, le protectionnisme à main armée. Mais entendons-nous : le transit entre Levant et Ponant, entre France et Angleterre, serait assuré là aux seuls marins français, ici aux Anglo-Français. Du monopole le moyen âge s'était fait un monstre, une chimère; il le définissait « une allianche par manière de conspiration (4) ». Mais il savait lui faire face. Menacés par Louis XI, les commerçants flamands conclurent avec l'Angleterre un traité de libre commerce (5), dont le corollaire fut une convention monétaire qui régla « l'entrecours » de la monnaie et posa nettement les bases du bimétallisme (6).

Ainsi la défense se montrait aussi ingénieuse que l'attaque. Aux prohibitions les plus rigoureuses, elle répondait en supprimant les barrières monétaires qui avaient jusque-là isolé les nations.

Venise avait également essayé de parer les coups médités contre elle, en se rapprochant du duc de Bourgo-

(1) Guillemette le Sec. Jean le Sec, son père, était seigneur de Gaillartbois (P. ANSELME, *Histoire généalogique*, t. VIII, p. 856).

(2) Juin 1475 (*Bibliothèque de l'École des chartes*, t. XVII, p. 264).

(3) *Revue des sociétés savantes des départements*, 3e série, t. I, 1er sem. p. 248.

(4) « Ses complices et ahérens firent une alianche par manière de conspiration, monopole ou taquehen. » 1374 (Archives de la Seine-Inférieure, 2e reg. de l'échiquier de Normandie (1374-1379), fol. 39 v°).

(5) Autorisation de Congrès donnée par Édouard IV, 3 janvier 1468 (VAESEN, *Lettres de Louis XI*, t. III, p. 279).

(6) 45th *Annual-report of the deputy-Keeper*; — *Revue de droit international*. Bruxelles, 1894, in-8°, p. 85.

gne (1) et en prenant parti pour le duc de Savoie contre notre allié, le duc de Milan. Au moment de nos embarras extérieurs, en 1468, elle crut habile de réclamer pour ses galères le transit exclusif entre Aigues-Mortes et le Levant et de présenter ses réclamations par l'organe des Lyonnais. Elle eut tort. La coupe débordait. Louis XI éclata. La République fut sommée d'abandonner le duc de Savoie, sous peine d'être traitée en ennemie (2). Dans une lettre éloquente et d'autant plus perspicace que son auteur était partie dans l'affaire, le chancelier d'Oriolle démasquait la tactique de nos rivaux : « Sire, je me merveille que ceulx de Lyon vueillent mieux que les estrangers viennent vendre l'espicerie en leurs foyres que ceulx de vostre royaume... Tout cecy se conduyt par les Vénitiens et autres estrangers qui sont desplaisants qu'ils ne peuvent par ce moyen tirer et gaigner chascun an deux cent ou trois cent mille escus de vous et donner trouble au fait de vostre navigation (3). » On sait que d'Oriolle était intéressé au privilège des galéasses de France (4).

Les coups commencèrent à pleuvoir sur les commerçants vénitiens. Une ordonnance prohiba l'importation des étoffes orientales (5), l'un des éléments les plus importants de leur transit, tandis qu'une manufacture de drap de soie était créée à Lyon (6), leur bastille commerciale. Enfin, après

(1) Fin de 1467 (PERRET, traité du 9 janvier 1478 entre Venise et Louis XI, *Bibl. de l'École des chartes* (1890), p. 111).

(2) VAESEN, *Lettres de Louis XI*, t. III, p. 279.

(3) Franç. 20428, fol. 67, minute originale : Franç. 6975, fol. 330, copie de Legrand qui la date du mardi 22 novembre [1468]. Elle serait en réalité du mardi 12 novembre [1471], d'après la minute originale; ce que M. Feugère des Forts, auteur d'une thèse sur D'Oriolle, corrobore en disant que la mort de Guillaume de Varye, relatée dans la lettre, est de 1469 au plus tôt (*Thèses soutenues à l'École des chartes en janvier* 1891).

(4) Compte de la galère *Notre-Dame Saint-Louis* revenant du Levant. Octobre 1470 (Franç. 6964, p. 28).

(5) 1469 (PIGEONNEAU, *Histoire du commerce français*, t. I, p. 415).

(6) 1470 (*Mémoires de la Société archéologique de Touraine*, t. XX, p. 271).

leur avoir fermé les portes de la France, on leur coupait la route des grands marchés étrangers du nord.

En mai 1469, les quatre galères du capitaine Jean Capello traversaient la Manche, se rendant en Flandre et à Londres pour les foires de la Pentecôte. Coulon leur tomba dessus avec huit nefs et baleiniers, battant pavillon royal, pilla deux galères et enleva une nave chargée d'encens, de malvoisie et de laque, qui escortait les galères sous les ordres d'Alvise Miani : c'était pour Venise plus de trente mille ducats de dommages. Le combat dut avoir lieu non loin des côtes de Flandre, car les vainqueurs y furent poussés par la tempête. Coulon, sommé de restituer la nave, refusa : « La nave est de bonne prise, dit-il; les Vénitiens sont les ennemis du roi; tout ce qu'elle contient, pour la même raison m'appartient de droit et je puis le garder. » La déclaration ne mit pas fin aux doléances des marchands génois qui avaient affrété à Cadix la nave de Miani : — « Ce n'est là ni un droit, ni un usage de guerre, répliquèrent-ils dans une supplique à Louis XI. Il aurait fallu nous signifier auparavant de n'avoir aucune accointance avec Venise : ce qu'on n'a pas fait (1). »

Au retour, en octobre, les galères vénitiennes étaient encore guettées par le vice-amiral; et bien que les consuls de la République à Bruges et à Londres les eussent munies, sur l'ordre du Sénat (2), d'une escorte de quatre naves vénitiennes, elles furent attaquées, dans les eaux portugaises, par les huit bâtiments de Coulon. Une nave de 850 tonneaux, chargée de vins et de denrées pour une valeur de trente

(1) Lettre de Corrado di Fogliano, vice-gouverneur de Gênes, au roi de France. Gênes, 15 mars 1469, v. st. (Archives d'Etat de Gênes, *Litterarum*, ann. 1467-1474, n. 24-1800 ; publiée par SALVAGNINI, *I corsari Colombo*, dans la *Raccolta colombiana*, p. 181, doc. I. — HARRISSE, *Les Colombo de France et d'Italie*, p. 14).

(2) Archives de Venise, *Deliberazioni senato*, vol. IX, p. 13. — HARRISSE, append. III, p. 78, et append. IV, p. 80.

mille ducats, fut cernée par les nôtres; son patron, Julien Coppo, fut tué, l'équipage décimé amena pavillon (1). Les trois galères vénitiennes se sauvaient pendant ce temps en se faisant passer pour génoises (2).

La Seigneurie dépêcha un ambassadeur à Tours, avec mission de réclamer, outre la restitution des prises, la liberté pleine et entière de commercer dans le royaume, en d'autres termes l'abolition du système prohibitif (3). « Je suis l'allié du duc de Milan, répliqua le roi en éludant la demande : Venise a offensé le duc, je ne répondrai rien avant d'avoir consulté Galéas-Marie (4). » Et il mettait en effet au compte de son alliance avec le duc de Milan l'attaque des navires vénitiens. « Nous combattons pour votre maître, » criait l'amiral de France à l'ambassadeur milanais en lui apprenant la victoire de Coulon. Et le roi laissait entendre que ce n'était qu'un début (5).

Le coup avait porté. Le héraut de la République criait en vain sur la piazzetta le départ des galères d'Aigues-Mortes, de Barbarie et de Flandre : aucun adjudicataire ne se présentait. Pour avoir des preneurs, le Sénat dut doubler, tripler les primes (6), mettre en chantier de grandes naves capables de résister à Coulon (7), et mander en mai 1470 à deux vaisseaux de Bruges et de Londres d'aller au-devant des galères de Flandre (8).

(1) Salvagnini, p. 159 et appendice, doc. VI à X.

(2) Lettre de Bettini au duc de Milan. Orléans, 31 octobre (Archives de Milan, Perret, *Histoire des relations de la France avec Venise*, Paris, 1896, 2 in-8°, t. I, p. 530, n. 3).

(3) Perret, Le traité du 9 janvier 1478, p. 113 dans la *Bibl. de l'École des chartes* (1890).

(4) 27 décembre 1469 (Vaesen, *Lettre de Louis XI*, t. IV, p. 69).

(5) Lettre de Bettini au duc de Milan. Orléans, 23 octobre (Archives de Milan, *Potenze estere*, *Francia*; Perret, *Histoire...*, t. I, p. 531).

(6) Archives de Venise, *Senato*, I, reg. 1 : *terminazioni*, *incanti di galere*, fol. 18 et suiv.

(7) Salvagnini, doc. VI.

(8) Harrisse, *les Colombo de France et d'Italie*, p. 14.

Mais nos marins avaient d'autres soucis. Warwick avait le dessous dans la lutte entreprise contre Édouard IV : le bruit courut qu'il était prisonnier. Fort inquiet des nouvelles d'Angleterre, Louis XI fit apprêter, en l'absence de la flotte de Coulon alors en Portugal (1), la *Chandelière* de Perrinet le Chandelier et les navires de plusieurs armateurs (2), qui allèrent prendre langue à Sandwich avec l'illustre vaincu (3).

En prévision d'une guerre navale avec l'Angleterre et pour y concentrer toutes ses forces, il accordait aux Hanséates mainlevée des lettres de marques qui autorisaient contre eux la course; et il s'assurait une escadre de réserve en expédiant au roi d'Écosse huit constructeurs de navires normands défrayés durant un an (5). Puis il mit nos côtes en état de défense.

A la fin d'avril 1470, l'amiral mobilisait le ban et l'arrière-ban du Cotentin, sur l'avis que les Anglais tenaient la mer « et qu'ils s'efforceroient descendre en ce pais de Normandie (6). » Le 3, Warwick, accompagné des siens (7), avait fui l'Angleterre sur une flotte de quatre-vingts navires. Son ancien lieutenant, Wenlock, gouverneur de Calais, le reçut à coups de canon, envoyant toutefois par pitié quelques bouteilles de vin pour la duchesse de Clarence, fille de Warwick, qui venait d'accoucher en mer (8). Furieux, Thomas de Fauquembergue, commandant la flotte des fugitifs, établit une croisière pour enlever les navires qui arri-

(1) En octobre, cf. ci-dessus.
(2) Octobre 1469 (Archives nat. KK 62, fol. 130-131).
(3) Le jeudi avant Noël. Concressault, ambassadeur français, et Robert de Nevill, frère de Warwick, qui était venu demander du secours, se trouvaient à bord (Rawdon Brown, *Calendar,* t. I, p. 123-124 : Franç. 6975, fol. 5).
(4) *Hanserecesse*, t. VI, p. 284.
(5) 10 avril 1470 (Franç. 6977, fol. 21).
(6) Valognes, 28 avril 1470 (Franç. 20093, p. 936).
(7) Hookham, *The Life of Margaret*, t. II, p. 244.
(8) Wavrin, *Anchiennes chroniques d'Engleterre*, t. III, p. 30.

vaient à Calais. Il captura de la sorte, le *Vendredi adoré* (20 avril), tout un convoi flamand qui passait au large sous l'escorte de quatre vaisseaux de guerre, battant pavillon de Bourgogne. De mémoire d'homme, jamais les gens des Pays-Bas n'avaient subi, de la part des pirates, pareil désastre (1).

Tandis que les vainqueurs amenaient leurs prises aux Dunes, l'amiral anglais Scales et le capitaine allemand Hans Voetkin se jetèrent à leur poursuite. Après un vif combat, où cinq à six cents hommes périrent, quarante des vaisseaux détroussés furent repris (2).

Warwick, vaincu, vint chercher à Dieppe et à Honfleur un refuge (3). Le seul fait de sa présence constituait un *casus belli*, que Charles le Téméraire relevait dans une note véhémente, sommant de ne pas tolérer plus longtemps des pirates et des voleurs (4).

— Qu'à cela ne tienne, répondit Louis XI : et il fit défense à son de trompe de soutenir Warwick; avis en fut notifié à la duchesse douairière de Bourgogne (5). Mais voici ce qui se passait dans la coulisse : « Je ne seray jamais à mon ayse, écrivait Louis XI à deux affidés (6), tant que je sache que tout le navire de mondit S[gr] de Warwick soit hors de Seyne; et quant il sera au Bas païs (en Cotentin), je pourrai dire que c'est M. l'amiral qui les soutient et qui les a mis en ses hables, et non pas moi; et s'ils estoient en Seyne, je ne le pourroye faire, pour ce que, comme vous savez, M. de Bourgogne le sauroit tous les jours par les gens de M. le Connétable. »

(1) Dom PLANCHER, *Histoire de Bourgogne*, t. IV, col. CCLXI-CCLXXIV : Lettre de Charles le Téméraire.

(2) WAVRIN, t. III, p. 32. — Dom PLANCHER, t. IV, col. CCLXX. — VAN BRUYSSEL, *Histoire du commerce de Belgique*, t. II, col. 180.

(3) Dom PLANCHER, t. IV, col. CCLXVIII.

(4) *Ibidem*, col. CCLXII.

(5) *Ibidem*, col. CCLXXI.

(6) 19 mai. Lettre à Bourré et Concressault (WAVRIN, t. III, col. 38).

L'expédient était mesquin, la duplicité indigne d'un roi. On tabla néanmoins dessus. Thomas de Fauquembergue sortit de l'estuaire de la Seine : mais comme la foire d'Anvers attirait alors nombre de marchands, il se laissa aller à cueillir dans ces parages une quinzaine de bâtiments (1). Les gens de Coulon l'avaient obligeamment accompagné (2) ; toutefois le vice-amiral, soucieux de ne pas compromettre par sa présence la neutralité apparente de la France, s'abstint (3). Au cri de « Warwick, Warwick », la caravelle de l'amiral, la *Brunette*, attaqua le 23 mai les navires assemblés à l'Écluse et courut les côtes de Zélande, s'enquérant des forces navales de Charles le Téméraire : un espion qu'elle débarqua avait charge, croit-on, de sonder l'un des capitaines, le sire de La Gruthuyse, et de lui fixer un rendez-vous avec l'amiral Louis de Bourbon à Abbeville. Il fut pris (4).

Charles le Téméraire écumait de rage : « Archevêque et vous, amiral, les navires que vous dites avoir esté mis en mer de par le roi contre les Anglois n'ont esté exploités que contre mes sujets ; mais par saint Georges, si l'on n'y pourvoit, j'y pourvoirai moi-même (5). »

Il y pourvut en effet, aux dépens des marchands normands venus à Anvers (6). A Ramequin-lez-Flessingue, il assembla « armée de mer si grosse que nul ne se fust oser trouver audevant, grosses navires d'Espaigne et de Portingal, deux carraques de Gênes et plusieurs hurques d'Allemaigne (7), »

(1) Dom PLANCHER, t. IV, p. CCLXXI.
(2) Entre autres Petit-Jean Esnaut (*Ibidem*).
(3) Le 24 mai et en juin, il est à terre (Franç. 26093, p. 935. — Franç. 6977, fol. 129).
(4) Dom PLANCHER, t. IV, p. CCLXX.
(5) *Ibidem*. — GACHARD, *Collection de documents inédits sur l'histoire de Belgique*, t. I, p. 226. — Ancienne chronique (1400-1476), dans LENGLET, *supplément aux Mémoires de Commynes*, p. 358. Après des lettres furieuses au Parlement, au conseil royal, au connétable (25 mai-4 juin), Charles assemble des navires à l'Écluse.
(6) Dom PLANCHER, t. IV, p. CCLXXII.
(7) COMMINES, éd. Dupont, t. I, p. 238.

deux roberges, deux galéasses, en tout 36 navires (1), 121 bouches à feu (2). Georges de Lalain, grand chambellan, Philippe de Poitiers, Louis de Ghistelle, Josse Blondel seigneur de Pamèle, Jean de Rebreviettes, Jean de Boumar, les sires de La Gruthuyse et de Hallewyn, et le *maître portier* du port de l'Écluse, amenaient sous les ordres de Henri de Borseele, amiral et seigneur de La Vere, cinq à six mille hommes de troupes.

Le 13 juin, 22 vaisseaux de guerre jetaient l'ancre au Chef-de-Caux, où, flambars au vent, les troupes prirent pied : l'amiral de Borseele envoya sommer le gouverneur de Harfleur de livrer les pirates (3). Nous ne ferons « aucun déplaisir au pais », ni aux sujets du roi, expliquait-il. — Attaquez en mer, fut-il répondu : mais respectez les ports français (4).

Le 13 juin également, une escadre s'apprêtait en Bretagne pour rallier, sous le pavillon de l'amiral Guyon Du Quélénec et du prévôt des maréchaux Thomas de Kérazret, la bannière bourguignonne. L'armement en avait été provoqué par la capture de plusieurs navires bretons tombés entre les mains de Warwick (5). La division du Croisic, la *Nef de Nantes*, le *Cerf*, la *Haquenée*, en tout cinq bâtiments et trois cents hommes, commandés en sous-ordre par le capitaine Guillaume Jouan, devait se trouver prête en moins d'une semaine; pour exciter l'ardeur des marins, François II leur

(1) WAVRIN, t. III, p. 32. — 26 navires selon l'ancienne chronique (1400-1476), dans LENGLET, p. 359. — 22 grands navires (Franç. 6977, fol. 129).

(2) Compte de l'artillerie de la flotte (Archives dép. du Nord B 3519 : Cf. l'*Inventaire sommaire des archives départementales du Nord,* par FINOT, t. VIII. p. 257).

(3) Information faite à Bléville-sur-Mer et ailleurs relativement à la descente des Bourguignons. Juillet 1471 (Franç. 6977, fol. 129 : *Mém. des antiq. de Normandie*, t. XXIII, 2e p.).

(4) Franç. 6972, fol. 317.

(5) Franç. 6759, fol. 64.

abandonnait en entier le butin, un quart au capitaine, un second quart aux armateurs, le reste aux combattants (1).

Borseele, dans des instructions courtes et précises, avait appris à ses capitaines les éléments de la tactique navale, cris de ralliement, mots de guet, qui étaient des noms de saints, pour chaque jour de la semaine ; signaux de jour et de nuit : au premier coup de clairon, on devait faire le branle-bas de combat, au second, planter le drapeau de guerre, au troisième, attaquer (2).

Les gens de Harfleur se berçaient de l'espoir de voir repartir par le premier vent de sud-ouest les importuns. Il n'en fut rien. A part neuf grands vaisseaux que leur tirant d'eau obligeait à rester dans la rade du Chef-de-Caux, la flotte flamande serra la terre à plus de deux lieues dans les franchises de Harfleur; comme il appert d'une enquête sur les « exploits de guerre faits par lesditz Bourguignons, leurs cris, marmoteures, enseignes, témoigneures et parolles, » cette division prit ou brûla huit navires de commerce à La Fosse de Leure et fit une démonstration contre les indigènes en tirant quelques coups « d'artillerie à main » ; elle n'éprouva aucune résistance, tant on craignait de désobéir aux ordres du roi (3), et bien qu'il y eût des navires de guerre tout armés à Honfleur (4). Louis XI, au lieu de recourir à la force, s'empressait de restituer, en nature ou en argent, les prises flamandes (5).

(1) 13 juin 1470 (De La Nicollière, *La marine bretonne*, p. 50). — Dupuy, *Histoire de la réunion de la Bretagne*, t. I, p. 264. — Portefeuilles Fontanieu, 725, pièce 5.

(2) Van Bruyssel, *Histoire du commerce et de la navigation en Belgique*, t. II, p. 189.

(3) Franç. 6977, fol. 129.

(4) Entre autres *le Jacques*, nef royale que Raoul Péan venait d'amener de Bordeaux. Honfleur, 15 juin (Pièces orig., vol. 2219, doss. Péan, p. 9).

(5) Amenées à Harfleur, Dieppe et Honfleur. Une commission composée de l'amiral, d'Yvon Du Fou et de Jean Boulanger, apprécia la valeur des dommages à cinq ou six mille écus (Franç. 6758, fol. 52. — Dom Plancher. *Hist. de Bourgogne*, t. IV, p. cclxxvi).

Les Bourguignons demandaient davantage, l'extradition de Warwick. Le roi céda de nouveau; après avoir ravitaillé les vaisseaux du comte, il l'éconduisit poliment : « Ferez apprester de mes navires pour le conduire, écrivait-il à son trésorier, si sans conduite ne vouloit partir (1). » Il fut convenu que la moitié de la flotte anglaise se dirigerait vers Barfleur le 29 juin, le reste suivrait le lendemain, avec l'amiral de France en serre-file pour couvrir la retraite (2). Prêter le flanc à l'ennemi sur un long parcours était des plus imprudents. Au milieu du trajet, voilà que l'amiral de Borseele nous tombe dessus : une partie des baleiniers anglais se rejettent sur Honfleur le 2 juillet: les autres gagnent péniblement La Hougue et Barfleur, perdant en route une dizaine de traînards. Là, ils sont en sûreté; une descente de l'ennemi à Quineville près La Hougue, au cri de *Vive Bourgogne et le roi Édouard*, enseignes anglaises au vent, est repoussée par nos francs-archers (3). Quelques heures après, on perdait de vue l'escadre bourguignonne qui retournait à Boulogne se ravitailler (4) et chercher de nouveaux ordres. Des croiseurs anglais du parti d'Édouard, venus également sur les côtes du Cotentin, s'éloignèrent les derniers (5). Une croisière de seize vaisseaux de la Hanse dans la mer du Nord les obligea à garder les côtes britanniques (6).

L'alerte passée, Warwick, dans une sécurité trompeuse, mariait sa fille au prince de Galles, se réconciliait avec Marguerite d'Anjou, bref, faute de rassembler sa flotte (7),

(1) Lettre de Louis XI à Bourré. 22 juin (Wavrin, t. III, p. 39 note : Vaesen, *Lettres de Louis XI*, t. II.

(2) Lettre de Bourré au roi. 29 juin (Franç. 20489, p. 23).

(3) Franç. 26093, p. 956. — Wavrin, *Anchiennes Chroniques*, t. III, p. 39-40. — Van Bruyssel *Hist. du commerce de Belgique*, t. II, p. 183.

(4) Archives du Nord B 3517 : *Inventaire sommaire*, t. VIII, p. 252. — Franç. 2811, fol. 105. — Vaesen, *Lettres de Louis XI*, t. IV, p. 350.

(5) Franç. 26093, p. 961. — Thomas Basin, t. II, p. 126.

(6) *Hanserecesse*, t. VI, p. 316.

(7) Franç. 6977, fol. 173.

se laissait bloquer, le 20 août, par les marins bourguignons qui reparaissaient soudain devant Barfleur «à grant force de navires» ; une seconde division, commandée par le sieur de Pamèle et le capitaine du port de l'Écluse, dévastait la côte aux abords de Honfleur et de Harfleur, enlevait deux nefs de Dieppe, un navire de Quillebeuf richement chargé, et des bateaux de pêche (1).



NEF DE L'AMIRAL DE BOURBON
Sceau : Bibl. nat., Clairamb. 825, p. 36 : et Pièces orig., vol. 456, p. 255.)

Or Warwick avait donné pour le mois d'août rendez-vous à un grand seigneur de ses partisans sur les côtes anglaises. « Partez donc, disait Louis XI à l'hôte encombrant qui lui valait ces représailles. — Mes marins refusent de regagner mon bord, si on ne les paie pas », répondit Warwick. Le roi leur fit verser trois à quatre mille écus, fournit au comte une grande nef (2) et lui enjoignit de quitter nos ports sous l'escorte de notre flotte de guerre (3). Le 30 août, l'amiral Louis de Bourbon était en partance au Chef-de-Caux avec l'escadre d'escorte : « Vous ne toucherez ni aux Bourguignons, ni aux Bretons, mandait-il à ses hommes et à ceux de Warwick, et ne ferez face que si vous ne pouvez esquiver leur poursuite; tel est le bon plaisir du

(1) Franç. 26093, p. 976-977. — Franç. 20486, p. 6. — VAESEN, *Lettres de Louis XI*, t. IV, p. 141. — COMMINES, éd. Lenglet, t. III, p. 80.

(2) Franç. 20586, p. 6. — Franç. 20489, p. 5. — Franç. 20487, fol. 19.

(3) Le *Jacques*, nef du roi qui arrivait de Bordeaux (Pièces orig., vol. 2219, dossier Péan 50159, pièce 9) à Honfleur, fut armé en août (Franç. 6977, fol. 21), ainsi que la nef du vice-amiral, la nef amirale, etc., soixante beaux navires, prétend CHASTELLAIN (3e part., chap. 206), éd. Buchon, p. 501. JEAN DE TROYES dans la *Chronique scandaleuse* (Franç. 20429, p. 19).

roi ». Des gens malintentionnés interprétèrent cette ordonnance comme une trahison de Louis de Bourbon et une intention de livrer nos hôtes aux gens du Téméraire : il fallut que Warwick écrivît à Louis XI pour démentir cette fable absurde (1).

La traversée s'était faite sans encombre jusqu'à Plymouth, Dartmouth et Exmouth. La mer était libre. La flotte anglaise de Svan était à peine équipée (2), et la flotte bourguignonne, lors de la tempête du 8 au 10 septembre, venait de chasser jusqu'en Hollande et même en Écosse (3), si bien que les Anglo-Français, loin d'être inquiétés, enlevèrent en route seize navires flamands (4), déclarés de bonne prise. Quelques jours après, seize ex-votos « tant nauf que navires » étaient déposés devant l'image de Notre-Dame de la Délivrande : ainsi Louis XI témoignait à sa bonne patronne sa gratitude d'avoir été délivré d'un cauchemar (5).

La flotte française revint en novembre non sans malmener les Bretons (6) ; elle rapportait d'Angleterre une nouvelle invraisemblable. Édouard IV, persuadé de vaincre les troupes de Warwick, avait prié Charles le Téméraire de leur couper la retraite par mer. C'était lui-même qui prenait la fuite devant une armée de soixante mille hommes : deux hourques hollandaises et un navire anglais, sur lesquels il prit passage à Ipswich, échappèrent à grand'peine à huit vaisseaux hanséatiques ; le 11 octobre, le fugitif débarquait à Alkemaer, en Frise (7). Henri VI était roi, sous la tutelle de Warwick.

(1) Londres, 8 octobre 1470 (Franç. 20428, fol. 23).
(2) 7 septembre (Fenn, *Original Letters*, t. IV, p. 438).
(3) Commines, éd. Dupont, t. III, p. 241, et t. I, p. 239.
(4) Wavrin, t. III, p. 32.
(5) Franç. 6758, fol. 108.
(6) La *Trésorière* de Rouen et la *Bourbonnaise* enlèvent une caravelle de 40 tonneaux : plusieurs navires de Guérande sont capturés par les marins des bords de la Seine, et une caravelle bretonne sur les côtes d'Angleterre (Franç. 6977, fol. 370 et suiv.).
(7) Commines, éd. Dupont, t. I, p. 243. — *Hanserecesse*, t. VI, p. 371.

La Révolution d'Angleterre pouvait être en même temps une révolution économique. Si l'expédition de Warwick nous avait coûté 46,700 livres (1), le transport en France de l'étaple des laines anglaises eût ruiné le marché flamand au profit du nôtre. Deux foires franches créées à Caen (2) coïncidèrent jour pour jour avec celles d'Anvers que nos commerçants eurent ordre de délaisser (3), tandis que les marchands britanniques étaient attirés chez nous par la promesse d'être francs et quittes de tous droits durant deux ans (4). Charles le Téméraire rompit toutes relations commerciales avec la France (5); mais « il ne tiendra pas à nous, disait-il, que l'entrecours des marchandises et amitié avec l'Angleterre [ne] continue (6) ». L'intercourse continua en effet, malgré Warwick, par le seul crédit des marchands de Londres (7).

Quelque chose de plus grave qu'une rupture commerciale se préparait contre Charles le Téméraire. Non content d'atteindre cet adversaire dans la source de sa puissance, Louis XI voulait l'écraser, l'humilier autant qu'il avait été humilié par lui. Afin d'isoler le duc de Bourgogne, il flatta le duc de Bretagne (8), empêcha un conflit d'éclater entre Castillans et Anglais à l'occasion de quelques pirateries (9),

(1) Franç. 20685, fol. 449. — Reconnaissant envers les marins, Henri VI fit frapper des monnaies au type nautique (Wavrin, t. III, p. 52).

(2) Novembre (Abbé de La Rue, *Annales de la ville de Caen*, t. I, p. 147. — *Ordonnances*, t. XVII, p. 344).

(3) 8 octobre (Dom Plancher, *Histoire de Bourgogne*, t. IV, p. CCLXXXVII).

(4) *Ibidem*, t. IV, p. CCLXXXVIII.

(5) 8 novembre (Van Bruyssel, *Histoire du commerce en Belgique*, t. II, p. 186).

(6) Lettre aux Calaisiens, 12 octobre (Dom Plancher, t. IV, p. CCLXXXIX).

(7) Chastellain, *Histoire des ducs de Bourgogne*, éd. Buchon, p. 486. — Charles le Téméraire envoya Commines à Calais conclure un arrangement avec le gouverneur (Van Bruyssel, t. II, p. 186).

(8) Il lui envoya des ambassadeurs pour expliquer ses armements. 1er décembre (*Mémoires de Bretagne*, t. III, col. 213).

(9) Henri VI promit de restituer sept caravelles castillanes enlevées par

et ne resta peut-être pas étranger aux récriminations des marchands hanséates contre l'amiral de Flandre (1). En même temps, sur une escadre armée à Honfleur (2) par Raoul Péan, une ambassade se rendait à Londres (janvier 1471) (3). Quelques jours après, Louis XI recevait de ses ambassadeurs l'avis suivant : Tout ce que vous demandez est accordé, une trêve conclue pour dix ans, une alliance signée contre Édouard et ses adhérents, nommément contre le duc de Bourgogne : aujourd'hui 6 février, vient de partir l'ordre à la garnison de Calais de commencer les hostilités; une grosse armée conduite par Warwick passera le détroit; elle n'aura pas moins de dix mille bons archers; l'armée de mer est déjà toute prête, comme elle se joindra à la vôtre, « il ne faut pas faire doute que ladite mer ne soit vostre pour ceste saison; » la guerre continuera jusqu'à conquête complète, selon vos intentions; il est besoin de ravitailler notre escadre, le *Jacques*, la *Bourbonnaise* (4), la *Magdeleine*, qui ont pris la mer avant les autres navires.

Ordre avait été transmis à nos grands ports, Honfleur, Harfleur, Dieppe, Rouen, Cherbourg, d'armer leurs navires pour « servir à l'entention de mondit seigneur de Warwick (5) ». On avait recruté des marins tout le long de la Seine : l'amiral, le vice-amiral, le trésorier des guerres, les

les Anglais. 20 décembre (Van Bruyssel, t. II, p. 180. — Thomas Carte, *Rôles gascons*, t. II, p. 350).

(1) 28 décembre (*Hanserecesse*, t. VI, p. 378).

(2) En décembre 1470, Simon de Conflans, clerc de Jean Raguier, et Clément Le Picard pourvoyaient de vivres l'escadre armée sur un ordre du roi (Nouv. acq. franç. 1483, p. 10 : lettre adressée à Péan et au vice-amiral Coulon).

(3) Elle se composait de Louis d'Harcourt, Tanguy Du Chastel, Guillaume de Cerisay et Yvon Du Fou.

(4) Lettre de l'un des ambassadeurs L. de Harcourt; Londres, 6 février 1471 (Franç. 6977, fol. 32). Jacques Péan, capitaine des navires du roi et en particulier de la nef royale *le Jacques*, commandait l'escadre.

(5) Franç. 28483, p. 8. — Le sire de Bordes armait également (Massiou, *Histoire politique de la Saintonge et de l'Aunis*, t. III, p. 339).

villes de Rouen et de Caen équipaient chacun un vaisseau (1). La vente de vingt-neuf escutes saisies sur les sujets du duc de Bourgogne (2) aidait aussi à couvrir les frais d'armement. On attendit, pour appareiller, le signal du roi Comme aucun ordre ne venait, les capitaines Péan et de Villiers finirent par aller trouver Louis XI, pour lui demander la permission de faire la course : peu désireux d'assumer la responsabilité d'une décision, chaque capitaine n'avait d'autre souci que de « faire comme les autres ». Personne ne voulait partir sans avoir « toutes ses pièces (3) ».

Cependant, l'armée navale du bâtard Édouard de Bretagne (4), organisée par le duc de Bretagne afin de convoyer dans la Manche les navires marchands et de les protéger contre les nombreux corsaires anglais (5), tombait sur nos bâtiments de commerce. Elle capturait nommément la nef qui ramenait d'Angleterre les haquenées, l'or et la vaisselle des ambassadeurs français (6). Un autre navire, que Jean de Beaune avait expédié à Londres, avec une cargaison d'épices et d'étoffes de soie, était enlevé au retour par les Hanséates (7). Nos marins n'étaient même plus respectés des Anglais (8).

(1) Nouv. acq. franç. 1483, fol. 10. Rouen avança 1728 livres pour les frais de ravitaillement de la *Royale*. 30 avril 1371 (Archives de Rouen, A 8, fol. 270). Harfleur fournit de vivres la nef amirale. 15 décembre 1470 (VAESEN, *Lettres de Louis XI*, t. IV, p. 172).

(2) Il y en avait 24 à Rouen, 4 à Honfleur, 1 à Quillebeuf. Décembre (Franç. 26093, p. 1019).

(3) Franç. 20483, p. 8.

(4) Fils de l'infortuné Gilles de Bretagne (Franç. 3887, fol. 98) : « Le bastard de Bretaigne est sur mer et ayde au roy Edouart » (Mars 1471

(5) Mandement du duc de Bretagne. 17 mars (Franç. 16817, fol. 6 v°)

(6) Plaintes réciproques des marchands bretons et des marchands normands (Franç. 6977. fol. 370).

(7) Franç. 25714, p. 155. — Franç. 20685, fol. 349, 379.

(8) Le navire du sire de Bordes fut enlevé par eux (MASSIOU, *Hist. politique de la Saintonge*, t. III, p. 340). — Douze navires portugais richement chargés eurent le même sort, ce qui provoqua de formidables arme-

Une effroyable débâcle venait de se produire. Au lieu d'attendre les envahisseurs, Charles le Téméraire les avait prévenus. Aidé par lui, Édouard IV avait assemblé de douze cents à deux mille hommes qui s'embarquèrent le 11 mars 1471 à Flessingue et Ter-Vère en Zélande : le 14, ses vaisseaux, dispersés par la tempête, abordaient, les uns à Spernhead, à l'embouchure de l'Humber, les autres à Ravenspur, dans le comté d'York (1). Une marche rapide sur Londres le rendait maître de la capitale. Warwick, qui accourait du Nord combattre l'invasion, trahi par le duc de Clarence, son gendre, était vaincu et tué à Barnet le 14 avril 1471, jour de Pâques.

Le jour même, l'escadre française touchait à Weymouth et à Portsmouth. Aussitôt qu'elle avait appris le retour en Angleterre de son rival, l'intrépide Marguerite d'Anjou s'était embarquée le 24 mars, à Honfleur, sur la flotte que l'amiral tenait appareillée. Mais la *Royale* (2), la nef amirale, la *Trésorière,* la *Bourbonnaise,* la *Magdeleine*, la *Jeannette,* la *Brunette* et la barquette de Raoul Péan (3), qui escortaient la reine, eurent les vents contraires jusqu'au 13 avril. La malheureuse femme vit détruire ses dernières espérances le 4 mai à la bataille de Tewkesbury : elle tomba au pouvoir d'Édouard IV et, sous ses yeux, son fils Édouard, prince de Galles, fut assassiné. En juin, deux autres princes de la maison de Lancastre, Gaspard de Pembroke et Henri de Richmond, fuyaient du pays de Galles : un navire de Bre-

ments en Portugal (JEAN DE WAVRIN, t. III, p. 95. — J. DE COSTA QUINTELLA, *Annaes da marinha portugueza*, t. I, p. 176. — Amos BARBOT, *Hist. de La Rochelle*, t. I, p. 346).

(1) JEAN DE WAVRIN, t. III, p. 96. — LEDIARD, *History naval of England*, t. I, p. 72. — Franç. 3887, fol. 98. — VAN PRAET, *Recherches sur Louis de Bruges*, p. 10. — *Hanserecesse*, t. VI, p. 399. — COMMINES, éd. Dupont, t. I, p. 257. — WEINRBICH, *Scriptores rerum Prussicarum*, t. IV, p. 733 : Edouard avait 18 vaisseaux.

(2) Archives de Rouen, A 8, fol. 270 v°. — JEAN DE WAVRIN, t. III, p. 128.

(3) *Ordonnances*, t. XVIII, p. 474.

tagne les menait à Brest, où le duc, pour complaire au vainqueur, les retenait prisonniers (1). Un suprême effort du bâtard de Fauquembergue contre Londres avait échoué : dix-sept mille hommes qu'il avait amenés en grande partie de Calais, débarqués devant la capitale le 13 mai, étaient repoussés avec de grosses pertes par le comte d'Essex. Le 26, le bâtard se laissait surprendre à Sandwich par Édouard IV qui capturait quarante-trois navires, c'est-à-dire presque toute la flotte du parti de Lancastre (2).

Dès lors en mesure d'assouvir ses haines, Édouard IV lança contre les Hanséates une flotte de quinze voiles (3), et demanda à Charles le Téméraire de l'aider à conquérir la Normandie ou la Guyenne (4). A l'annonce des premiers revers du parti de Lancastre, l'armée royale, qui s'était emparée d'Amiens, Roye, Saint-Quentin, avait eu ordre de se replier. Et Louis XI s'était hâté de signer une trêve avec Charles le Téméraire. C'était peine perdue. Le triomphe d'Édouard IV isolait le roi de France et le mettait en présence d'une nouvelle coalition.

Des ambassadeurs bourguignons allèrent en jeter les bases à Londres (octobre 1471) (5). Par leur médiation, le petit duc de Guyenne, qui s'était cru un moment menacé d'une invasion anglaise et levait déjà pour résister à cette « damnable entreprise » ban et arrière-ban (6), entra dans la ligue et ne s'occupa plus que de mater ceux de ses sujets

(1) HOLINSHED'S *Chronicles of England*, t. III, p. 328. — Franç. 6977, fol. 370.

(2) JEAN DE WAVRIN, t. III, p 144. — LE ROUX DE LINCY, *Chants historiques*, p. 170. — Ms. 130 de Gand, publié dans l'*Archælogia or Miscellaneous tracts relating to Antiquity*. London, t. XXI (1827), p. 21.

(3) *Hanserecesse*, t. VI, p. 485.

(4) Franç. 2909, fol. 8.

(5) Franç. 2909, fol. 8.

(6) 4 août 1471 (Franç. 6978, p. 180 : Dom MARTENE et DURAND, *Amplissima Collectio*, t. I, col. 1602).

qu'il supposait fidèles au roi (1). Son vice-amiral, Guillaume de Soupplainville, alla se concerter avec les ducs de Bretagne et de Bourgogne (2), dont l'un, François II, avait contre Louis XI un juste grief : le roi avait imaginé d'offrir aux Écossais, au lieu de la Saintonge jadis promise comme gage de leurs services, une province plus grande, la Bretagne. Il fallait la conquérir, il est vrai; pour cette conquête, une armée auxiliaire était nécessaire : au printemps de 1472, la flotte normande irait la quérir en Écosse (3). François II, averti, pressa ses armements maritimes, et mit en mer la flotte de l'amiral Du Quélénec (4) et l'escadre guérandaise (5). Des ports de Dunkerque, Nieuport, Ostende, étaient également sortis des corsaires flamands (6), contre lesquels l'escadre (7) du vice-amiral Coulon (8) aidée des marins castillans, dut protéger nos marchands.

Le moment était venu de donner au roi de France, assailli d'ennemis, le coup de pied de l'âne. Les aldermans de la Hanse, auxquels l'amiral Louis de Bourbon offrait la paix (9), ne répondirent qu'en préparant leurs navires de guerre (10). Un des Sages de Venise proposa la saisie des galéasses de France *Notre-Dame Saint-Louis* et *Notre-Dame Saint-Martin* qui naviguaient en Levant. Cette motion en

(1) Les Rochelais, par exemple (VAESEN, *Lettres de Louis XI,* t. IV, p. 363).

(2) Instructions du 19 février 1472 (Franç. 6979, fol. 8).

(3) Griefs du duc de Bretagne contre le roi. 11 avril 1472 (Franç. 6978, fol. 40, 44).

(4) 31 août 1471 (Franç. 6978, p. 198). Plusieurs navires français furent pris par eux (Franç. 6977, fol. 370).

(5) Mars 1472 (*Mémoires... de Bretagne*, t. III, col. 238).

(6) 1471 (VAN BRUYSSEL, *Histoire du commerce en Belgique*, t. II, p. 188).

(7) La nef royale *le Jacques*, armée en juin 1471 (Pièces orig., doss. Péan, p. 10). Des corsaires de Honfleur enlèvent des navires bretons (*Mémoires... de Bretagne*, t. III, p. 239).

(8) Il captura la nave génoise *Negrona* dans l'été de 1471 (SALVAGNINI, *I corsari Colombo*, p. 160 et 187).

(9) *Hanserecesse*, t. VI, p. 457.

(10) *Hanserecesse*, t. VI, p. 499.

haine des corsaires français ne fut rejetée qu'en raison du péril qu'elle pourrait entraîner (1).

Selon son habitude, Louis XI essaya de battre en détail les coalisés; et pendant qu'il faisait filer des troupes sur la frontière de Guyenne, il négociait avec Charles le Téméraire et dépêchait en Bretagne un héraut porteur de lettres conciliantes (6 avril 1472). Mais le duc de Bretagne, outré de l'offre de son duché faite aux Écossais, ne voulut rien entendre (2) et lia partie avec les Anglais. Bloquer notre flotte, la combattre ou la brûler, l'empêcher de toutes façons d'aller quérir l'armée écossaise, en mettant tant de lévriers à ses trousses qu'elle ne saurait par où s'échapper, tel était son plan. Quarante vaisseaux de guerre de l'amiral Du Quélénec avaient ordre de prendre la mer le 17 mai 1472 (3) : vingt à vingt-cinq autres, que Lord Scales venait d'amener à Nantes, serviraient « à la mesme fin (4) ».

Coulon, avisé par un de nos espions, n'était point homme à se laisser enfermer dans le cercle des escadres ennemies. Ses marins se vantaient d'avoir reçu ordre de donner la chasse aux Bretons, du moins, rectifiait le roi, aux navires qui transportaient à l'étranger des agents diplomatiques suspects (5).

Avant que les coalisés eussent le temps d'occuper le Pas-de-Calais, Coulon s'y portait avec dix-huit vaisseaux de guerre. Six vaisseaux de la Hanse, embossés près d'un faubourg de Calais, les grands dragons lübekois *Mariendrake* et *Jurgendrake*, entre autres, n'eurent rien de plus pressé que

(1) 2 septembre 1471 (PERRET, traité du 9 janvier 1478, *Bibliothèque de l'École des chartes* (1890), p. 115).

(2) 11 avril 1472 (Franç. 6778. fol. 40, 44).

(3) Rapport d'un espion à Louis XI : A Saint-Malo, l'amiral Du Quélénec et le trésorier Landais armaient la nef amirale et six à sept grands vaisseaux que montaient six cents soldats (*Mémoires... de Bretagne*, t. III, col. 239, 240, 243. — Franç. 6979, fol. 5).

(4) Franç. 6978, fol. 40.

(5) LENGLET-DUFRESNOY, *Preuves de Commines*, p. 154.

de s'effacer devant le *Coulon* et la carraque du vice-amiral. Ils fuyaient vers la Flandre. Coulon leur tua quelques hommes en vue de Nieuport le 14 juin, puis les lâcha (1). La leçon suffisait.

C'était à Louis XI d'en tirer les fruits en détachant de la coalition la Ligue hanséatique (2).

Coulon mit à profit l'arrivée de onze navires corsaires de renfort (3) pour semer la terreur le long de la côte des Pays-Bas, en particulier à Nortwiic et Catwiic. Un jour, il enleva dix-huit bateaux hollandais, dont les patrons furent rançonnés chacun à cent couronnes; partout, il entrava la pêche du hareng, sans que l'amiral de Flandre, Paul, bâtard de La Vere, se trouvât en mesure de la protéger (4).

Au commencement de juillet, Coulon occupait avec vingt-cinq navires la célèbre rade où les flottes anglaises se réunissent en temps de guerre, les Dunes. C'était montrer aux partisans de Lancastre qu'on était prêt à leur donner un coup de main. L'un d'eux, Jean de Vere, comte d'Oxford, vieux limier que Louis XI comptait lâcher au moment propice contre Édouard IV (5), commandait précisément une division de la flotte française. Édouard IV, pris d'une vive appréhension, « soit qu'il doutât de la fidélité de ses marins, soit qu'il voulût leur donner du cœur, » organisa lui-même une flotte de vingt vaisseaux pour chasser un hôte aussi dangereux. Coulon, sans risquer une bataille, battit en retraite vers la Normandie, afin de couvrir cette province que le duc de Bourgogne venait d'envahir : en route, une petite nef,

(1) *Hanserecesse*, t. VI, p. 517.
(2) *Ordonnances*, t. XVII, p. 585.
(3) *Hanserecesse*, t. VI, p. 517.
(4) Meyer, *Annalium Flandriæ libri XVIII*, Antverpiae, 1561, in-4°, p. 356.
(5) Franç. 6979, fol. 64. — Franç. 20498, p. 9 : le comte d'Oxford touche 2,400 livres pour sa pension.

mauvaise marcheuse, montée de cent quarante hommes, tomba entre les mains de l'ennemi. L'escadre anglaise, rebroussant chemin, apprit à Calais que les Hanséates avaient capturé une nef de la ville, que montait un fils du gouverneur. Embarquer la garnison et courir sus aux pirates fut aussitôt fait (1), car les Anglais avaient contre eux d'autres griefs, le pillage des côtes, la prise d'une carraque chargée d'étoffes d'or et de soie (2), j'allais oublier le principal, la poursuite échevelée de Édouard IV. Le 19 juillet, en vue de Welingue, vingt-trois voiles britanniques surprenaient les Hanséates au milieu de leurs préparatifs, culbutaient la division de Lübeck le *Mariendrake* et la *Katerine*, qui furent brûlés, amarinaient la *Rodenbeke* et forçaient la division de Dantzig, capitaine Berndt Pawest, à s'abriter sous les canons de l'Écluse (3).

La Hanse payait les frais de la guerre pour n'avoir pas voulu prendre franchement parti. C'est le sort des pêcheurs en eau trouble. Elle perdit son privilège de transit entre Hambourg et l'Écluse, qu'elle dut partager avec Bruges et que Gand lui contesta (4).

Durant la campagne navale, un coup de théâtre, la mort du frère du roi, le 28 mai, mettait la France à feu et à sang. Louis XI avait rapidement repris la Guyenne avec des troupes préparées de longue main; il déclarait La Rochelle port neutre (5) pour la soustraire aux attaques de la flotte bretonne, et il envahissait la Bretagne par Machecoul,

(1) Lettre écrite de Londres à Bartolomeo Roverella, cardinal de Ravenne, 27 juillet 1472 (Archivio di Stato de Modène, *Cancellaria ducale, Lettere di principi esteri, cardinali* : Card. Bartolomeo Roverella; publiée par Salvagnini, *I Colombo corsari*, p. 187, doc. XVII).

(2) *Chronique de Hambourg*, éd. Lappenberg, p. 258. — *Hanserecesse*, t. VI, p. 499.

(3) *Hanserecesse*, t. VI, p. 522-524 : la flotte anglaise était de retour le 27 juillet avec dix prises.

(4) Van Bruyssel, *Histoire du commerce de Belgique*, t. II, p. 191.

(5) 26 mai (*Ordonnances*, t. XVII, p. 492).

Champtocé, Nantes, à la tête d'une armée de cinquante mille hommes. Les alliés de François II tentèrent une diversion par la Picardie et la Normandie; mais la marche de Charles le Téméraire se brisa contre l'héroïque résistance des bourgeois et des femmes de Beauvais : Édouard IV envoyait trois mille hommes au port d'Eu pour y tenir garnison (1). De ce côté, il échoua, peut-être parce que le vice-amiral tint en respect les dix-sept navires britanniques qui portaient l'expédition. La flotte bretonne avait été armée ou trop tôt ou trop tard (2). Deux trêves, l'une d'un an avec la Bretagne (18 octobre), l'autre de cinq mois avec le Téméraire (3 novembre), mirent fin à la guerre.

On reconnaît là, dans l'échelonnement des échéances de la trêve, l'habileté de Louis XI à ne se laisser attaquer que par un seul adversaire à la fois. Il mit à profit ce court délai pour s'attacher les habitants des provinces reconquises.

Aux Sables d'Olonne, fut créé un port fortifié dont Louis XI vint lui-même reconnaître l'emplacement, laissant en cadeau de bienvenue exemption complète des tailles et octroi de cinq mille livres. Du port, le roi fit don à Philippe de Commines, le célèbre chroniqueur qu'il venait de gagner à sa cause (3). Bordeaux obtint la police de son havre, droits de lest, d'ancrage et de grevage (4). L'amiral de Guyenne Odet d'Aydie, sire de Lescun, fut maintenu dans son office, sans préjudice pour l'amiral de France qui reçut, en dédommagement des profits qu'il perdait, quatre mille livres de rente (5).

(1) Septembre (COMMINES, éd. Lenglet, t. III, p. 235; éd. Dupont, t. III, p. 293).

(2) A la veille de la trêve, le 12 octobre 1472, François II donnait à son vice-amiral Alain de La Motte commission pour équiper des vaisseaux (*Mémoires... de Bretagne*, t. III, col. 166).

(3) *Ordonnances*, t. XVII, p. 556. — Louis XI accorda également exemption des tailles et aides aux habitants des iles de Ré, Ars et Loys 3 juin 1472 (*Ordonnances*, t. XVII, p. 514).

(4) Franç. 20498, fol. 68 et 118.

(5) 19 février 1473 (Cf. plus bas le chapitre : *Les quatre amirautés*).

Au printemps de 1473, deux adversaires restaient : Édouard et Charles le Téméraire. Quinze petits corsaires, en grande partie dieppois, lancés dans la mer du Nord (1) pour gêner leurs relations commerciales, enlevèrent le grand bâtard Antoine de Bourgogne, ambassadeur ducal, avec sa division (2).

Douze vaisseaux du comte d'Oxford, armés à Dieppe, devaient aller quérir une armée dano-écossaise (3). Mais Louis XI les détourna de leur destination, sous prétexte que les Danois n'avaient pas encore eu le temps d'arriver à Édimbourg (4), en réalité parce que la prolongation des trêves rendait l'arrivée des renforts inopportune. Le parlement d'Écosse n'accordait du reste six cents highlanders que moyennant la délivrance de la Saintonge, et, pour appuyer ses réclamations, il s'adressait... au duc de Bretagne (5). Édouard IV se réconciliait avec le Danemark sous la médiation, entre autres,... du roi d'Écosse (6). Pour avoir voulu jouer ses alliés, Louis XI était joué lui-même. Il eut toutefois l'habileté de laisser aux Hanséates le souci d'endosser les coups de la flotte anglaise (7) : la liberté entière de commercer en France pansa leurs blessures (8).

(1) Lettre de Bruges, 16 mars 1473 (*Hanserecesse*, t. VI, p. 591). — Franç. 21309, fol. 96.

(2) Avril-mai (Meyer, *Annalium Flandriæ libri XVII*, p. 360). — Paul Beneke ou Beenkin, capitaine d'un navire de guerre de Dantzig, s'emparait en avril de la galère florentine des Portunari (Gilliodts Van Severen, *Inventaire des Archives de Bruges*, t. VI, p. 410).

(3) Fenn, *Original Letters*, t. II, p. 133.

(4) Franç. 20491, p. 68.

(5) *The acts of Parliament of Scotland*, t. II, p. 102.

(6) 1er mai 1473 (*Forty-fifth report of the deputy Keeper of the public Records* (1884), Appendice II, p. 5).

(7) Juillet 1473 (Fenn, *Original Letters*, t. II, p. 146, n. 2).

(8) 25 août 1473 (*Ordonnances*, t. XVII, p. 585).

VI

NOUVELLE GUERRE D'ARAGON.

Qu'était devenu le vice-amiral, cet homme si actif qu'on s'étonnerait désormais de ne pas le voir faire campagne? Ses vaisseaux voguaient vers la Méditerranée, où une nouvelle guerre venait d'éclater. La mort du duc de Calabre avait permis à Jean II d'Aragon de réduire les Catalans rebelles et d'envahir le Roussillon et la Cerdagne (1). Trente mille hommes, commandés par Philippe de Bresse, l'arrêtèrent et vinrent mettre le siège devant Perpignan (2); mais l'armée française n'avait aucune flotte de soutien pour occuper la côte. Deux galères provençales, embossées devant Canet, avaient été chassées par l'ennemi (3). Néanmoins, le 14 juillet 1473, Jean II transigeait et consentait à abandonner à la France les deux provinces en litige, s'il ne parvenait pas d'ici un an à acquitter la somme dont elles avaient été le gage (4).

Coulon n'était encore qu'à Gibraltar au commencement d'octobre; il se mit en embuscade pour tomber sur les galères vénitiennes qui revenaient de Flandre avec de riches cargaisons, et recouvrer ainsi les frais de son expédition devenue inutile. Ce furent les galères de Barbarie qui subirent l'attaque de ses six vaisseaux en vue d'Alméria; elles parvinrent à le repousser, et Coulon dut se réfugier à Valence (5). En représailles, le Sénat de Saint-Marc man-

(1) Louis XI demanda, à cette occasion, des subsides de guerre aux Etats de Languedoc (Franç. 26094, p. 1240).

(2) Franç. 6980, fol. 25.

(3) Gazanyola, *Histoire de Roussillon*, p. 289.

(4) 200,000 écus (Zurita, *Anales d'Aragon*, liv. XVII, chap. LV).

(5) Perret, Traité du 9 janvier 1478, *Bibliothèque de l'Ecole des chartes*

dait au capitaine général de la mer de saisir une galère française voyageant dans l'Adriatique (1).

Incapable d'exécuter les conditions du traité de 1473, Jean II, au lieu d'abandonner son gage, s'occupa de le reprendre et, en juin 1474, la guerre recommençait en Roussillon. Le lieutenant du roi en Languedoc, Louis d'Amboise, évêque d'Albi, enveloppait Elne avec neuf cents lances et dix mille francs-archers, et mandait au capitaine général des galères Jean de Villages d'assurer le transport des approvisionnements et de l'artillerie (2). Une croisière de la flotte catalane entre Canet et Collioure (3) obligea de renforcer l'escadre française : en septembre, six galères et deux naves génoises chargeaient des vivres aux Pomègues; quatre autres galères armaient à Savone pour joindre, à Aigues-Mortes, deux grosses naves et les galéasses de France (4); toutes réunies, elles rallieraient Leucate, dont les habitants avaient comme mot d'ordre de ne faire ni bruit, ni signaux à leur arrivée, afin de ne pas donner l'éveil aux galères d'Aragon. Le grand patron des galéasses réclama même un grand nombre de francs-archers pour sauvegarder ses navires (5).

On voit par là combien notre situation était précaire. Le départ des navires génois, départ qui ne fut pas suivi de retour malgré les pressantes instances de l'évêque d'Albi (6), l'aggrava encore. Il faut savoir que le seigneur de Gênes,

(1890), p. 116 : lettre de Pisani, passager sur les galères de Barbarie, 7 novembre 1473.

(1) *Ibidem.*

(2) Mai-juin 1474 (Archives nation., K 71, n° 39).

(3) Archives nation., K 71, n° 39. — Jean II mande aux maîtres de navires catalans d'enlever un convoi d'approvisionnement qui se prépare en France. 20 juillet (Archives d'Aragon à Barcelone, Reg. de Jean II, *Diversorum Sigilli secreti* n° 3393, fol. 43 v°).

(4) Zurita, *Anales d'Aragon*, liv. XIX, chap. VIII, t. IV, fol. 216 v°.

(5) Archives nation., K 71, n° 39.

(6) *Ibidem.*

le duc de Milan, en pourparlers avec notre ennemi Charles le Téméraire (1), nous refusait désormais tout appui. Les seules galéasses du capitaine Jean de Villages, escortées d'une nave (2), parvinrent à assurer le transport des subsistances d'Agde à Collioure jusqu'à mériter ce témoignage de satisfaction qu'elles avaient « plus fourni en un voiage que n'eussent fait tout le charroy et bestiail de Languedoc en ung mois (3) ». Nous verrons plus loin de quelle sanction Louis XI récompensa leurs services.

Cependant sept vaisseaux du vice-amiral, au moment où la désertion des navires génois rendait nécessaire l'arrivée de renforts, s'étaient dirigés vers la Méditerranée. Le 1er octobre 1474, à la hauteur de Vivero en Galice, ils enlevaient deux grandes galères napolitaines de retour d'Angleterre avec une cargaison en partie génoise et florentine (4). Laurent de Médicis se plaignait en même temps de la capture d'un navire chargé de numéraire et de riches marchandises (5). Coulon, au lieu de continuer sa route, ramena l'escadre à Honfleur (6), en prévision d'une guerre imminente contre l'Angleterre. Ses actes de piraterie apparente n'étaient pas sans motif : les galères portaient le pavillon aragonais de Naples, et, malgré de grandes protestations d'amitié vis-à-vis de la France (7), Ferdinand Ier nous était hostile. De concert avec les naves vénitiennes *Mora* et *Contarena* (8), ses vaisseaux devaient protéger contre notre vice-amiral le voyage de Maripietro, capitaine des galères

(1) Harrisse, *Les Colombo de France et d'Italie*, Appendice X.
(2) Novembre (Archives nation., K 71, n° 39).
(3) 11 janvier 1475 (Franç. 6982, fol. 10. — Franç. 23263, p. 25).
(4) Harrisse, *Les Colombo de France*, p. 15, et appendice VII, VIII, IX.
(5) Desjardins, *Négociations de la France avec la Toscane*, t. I, p. 166.
(6) Harrisse, *ibidem*.
(7) Naples, 25 juin 1473 (Franç. 6980, fol. 120.)
(8) Salvagnini, *I Corsari Colombo*, p. 189, doc. XX-XXIV : ces naves portaient 550 hommes.

de Flandre (1). Il envoya le capitaine général de la mer Anello Pirocho réclamer ses « galées ferrandines ». Peu soucieux de s'aliéner une nouvelle puissance, Louis XI fit droit à sa requête. Mais, comme Pirocho aurait pu noter en connaisseur les secrets de la défense nationale à Honfleur, on le pria d'aller attendre à la Hougue qu'on lui portât les marchandises dérobées; quand il fut prêt à partir, le 29 janvier 1475, on lui fit jurer de ne pas toucher en Angleterre (2).

VII

NOUVELLE GUERRE AVEC L'ANGLETERRE.

L'année 1475 s'ouvrait sous de sinistres auspices. Toute la dextérité du roi n'avait pu entraver la formation d'une nouvelle ligue ennemie, beaucoup plus redoutable que les autres; aux trois alliés habituels, le connétable de Saint-Pol, le comte de la Marche et le roi d'Aragon prêtaient leur appui. L'année précédente s'était passée à négocier, à supplier la Bretagne de rester neutre en temps de guerre (3), le connétable d'être fidèle, le roi d'Écosse d'apaiser Édouard IV et d'arrêter le départ de la flotte anglaise (4). C'était gagner du temps, Louis XI ne se faisait aucune illusion sur les prétentions des coalisés : le royaume de France à Édouard, le Poitou aux Bretons, la Champagne, le Barrois et le Nivernais au duc de Bourgogne, telle serait la

(1) Perret, *apud Bibliothèque de l'Ecole des chartes*, 1890, p. 116 : décision du Sénat du 17 juin.

(2) Harrisse, *Les Colombo de France*, appendice IX. — Franç. 20489, fol. 88. — Franç. 15539, p. 160 : L'indemnité versée aux Florentins s'éleva à 29,626 écus. — Louis XI obtint du roi des Deux-Siciles la liberté pour les galéasses de France de toucher à Naples et en Sicile. Août 1475 (Franç. 6964, p. 54).

(3) Le chancelier Pierre d'Oriolle, chap. VII, par Feugère des Forts, Positions des thèses soutenues à l'Ecole des chartes (1891).

(4) Franç. 6981, fol. 214.

curée. Pour la prévenir, il avait essayé d'une diversion. L'escadrille du comte d'Oxford, armée et ravitaillée à nos frais, avait enlevé la forteresse du Mont-Saint-Michel en Cornwall. Saint-Michel de Mountsbay rappelle de tous points notre Mont-Saint-Michel-au-Péril-de-la-Mer (1). Isolé du Cornwall par une plaine de sable que la marée recouvre, le mont est couronné d'une abbaye bénédictine construite par Édouard le Confesseur. L'abbaye est fortifiée et abrite, à ses pieds, un havre cité parmi les ports d'Angleterre dans la trêve marchande de 1467. Lorsque le comte d'Oxford se fut emparé du monastère, en y entrant sous des habits de pèlerin, il prévint Louis XI (2), qui lui expédia un vaisseau chargé de munitions et fit réparer à Honfleur la nef commandée par le frère du comte (1474) (3). Là, le dernier partisan des Lancastre soutint un long siège contre les troupes yorkistes d'Arundel, Bodrugan et Fortescu. Il capitula enfin et fut jeté dans les prisons de Ham, où il resta douze ans, jusqu'à l'avènement d'Henri VII (4). Pour le remplacer et continuer l'agitation du parti de Lancastre, Louis XI essaya, mais en vain, de tirer des prisons bretonnes le comte de Pembroke (5); à son défaut, il envoya un autre aventurier en Irlande (6), sans succès. Les Anglais restaient unis, une invasion menaçait. C'était, pensait-on, pour le 15 mai 1475, à l'expiration de la trêve.

Les places fortifiées du littoral furent soigneusement visi-

(1) Cf. la gravure représentant le Mont Saint-Michel en Cornwall dans le *Guide descriptif du Mont-Saint-Michel*, de E. Corroyer. Paris, 1883, in-8°, p. 151. — Moréri, *Grand dictionnaire historique*, t. IX, p. 549.

(2) Qui lui versait une pension de 2,400 livres. 1472 (Franç. 6979, fol. 64. — Franç. 20498, p. 9).

(3) Franç. 23264, p. 31-33.

(4) Hookham, *The Life of Margaret of Anjou*, t. II, p. 299. — Fenn, *Original Letters*, t. II, p. 132, n. 2. — Thomas Basin, éd. Quicherat, Preuves, t. IV, p. 267.

(5) *Mémoires de Bretagne*, t. III, col. 266.

(6) Maurice Martin (Franç. 23264, p. 31).

tées et réparées, d'abord Granville, le Mont-Saint-Michel, Tombelaine, Pontorson, Carentan (1), parce qu'on avait, dès 1474, redouté une descente ennemie à Saint-Malo (2). Des commissaires royaux pressèrent la construction d'une tour à Dieppe, rasèrent une motte qui dominait Arques et visitèrent Fécamp, Caudebec, Montivilliers, Rouen (3). Les paysans du Cotentin passèrent une revue, où les plus robustes, un sur dix, furent équipés de jaques, salades et vouges pour défendre le pays (4), qu'avait fort ému l'apparition d'une flotte anglaise (5).

Enfin toutes nos forces navales furent mobilisées. Voici comment elles étaient réparties. Quatre navires de guerre bayonnais aux ordres du prévôt de la ville (6) protégeaient le ravitaillement des places fortes de Bordeaux, Blaye, Bayonne opéré par les bateaux de Marans et de Marennes (7). La Rochelle, port neutre, était chargé du transport d'une ambassade en Portugal, où il était urgent de combattre les sympathies du prince héritier pour l'Angleterre (8). Tous les autres contingents navals, équipés moitié aux frais des armateurs, moitié aux frais des autres bourgeois (9), durent

(1) Le 17 juin 1474, le maréchal de Lohéac procédait à l'inspection des garnisons de ces places (Franç. 26094, p. 1360.)

(2) Juin 1474 (Franç. 6981, fol. 105). — Pierre Chamarre, avec son vaisseau armé, fut envoyé en mer exécuter « aucunes besognes pour le bien du royaume » (Franç. 23264, p. 31).

(3) Franç. 20855, p. 90.

(4) 1er mars 1475 (Franç. 26095, p. 1408).

(5) Dans les parages du Mont-Saint-Michel. Aussi, le 26 décembre 1474, la Garde du Dauphin avait été renforcer les milices du littoral.

(6) L'escadrille était chargée de résister aux corsaires espagnols (Franç. 20493, p. 11. — Franç. 20429, p. 44).

(7) Les navires de Regnault Laidet, Mathurin Bourgongnon et Jean Macé, de 200 tonneaux environ, chargés de vivres, partent de Marans pour Bayonne en une escadrille bien armée. Avril (Franç. 20488, p. 13, 109; Franç. 20487, p. 19, 38, 57, 59, 60).

(8) Tandis qu'Alphonse V faisait appel à notre appui pour conquérir la Castille, son fils avait l'audace de rechercher l'alliance de nos ennemis (Franç. 6982, fol. 127).

(9) A la demande des marins dieppois, Louis XI ordonna que les autres

se trouver réunis le 15 mai 1475 sous le promontoire de La Hougue (1), que l'amiral avait obtenu la permission de fortifier (2) et que certaine correspondance du duc de Bourgogne avec le roi Édouard désignait comme particulièrement propice à une descente (3). Les grandes nefs royales de la Gironde aux ordres de Georges le Grec (4), les vaisseaux des Sables d'Olonne avec l'arrière-ban poitevin (5), vinrent s'y ranger aux côtés des navires de Cherbourg (6), Honfleur (7), Harfleur (8), Rouen (9), Dieppe (10), montés également par l'arrière-ban de la province (11). Défense expresse fut faite aux capitaines, placés sous le commandement du vice-amiral Coulon (12), de quitter l'escadre sans congé du roi ou de l'amiral (13).

bourgeois contribueraient de moitié à l'équipement des vaisseaux (DESMARQUETS, *Mémoires chronologiques pour servir à l'histoire de Dieppe*, t. I, p. 89).

(1) « En face de l'isle de Wit. » Mandement royal du 6 avril (Franç. 20485, p. 170).

(2) Août 1474 (*Ordonnances*, t. XVIII, p. 35, 39).

(3) Dom PLANCHER, *Histoire de Bourgogne*, t. IV, p. CCCCLIII.

(4) E. DE FRÉVILLE, *Mémoire sur le commerce de Rouen*, t. II, p. 364. — *Catalogue Joursanvault*, t. I, p. 294. — *Mémoires de la Société des Antiquaires de Normandie*, ann. 1840-1841, p. 134.

(5) Armés par Jacques de Beaumont. 8 mai (Franç. 20487, fol. 32).

(6) Armés par Yvon Du Fou, capitaine de Cherbourg (Franç. 20485, pièce 170).

(7) Entre autres la *Siméone*, maître Pierre de La Planche, pour laquelle Pont-Audemer versa 200 livres (*Mémoires de la Soc. des antiq. de Normandie*, 1840, p. 134. — E. DE FRÉVILLE, t. I, p. 282).

(8) E. DE FRÉVILLE, t. II, p. 364.

(9) Rouen versa 1,770 livres pour armer les vaisseaux (E. DE FRÉVILLE, t. I, p. 282).

(10) Dieppe arma les nefs de Guillaume de La Place, Robert Guignard, la grande nef de Martinot Du Mur et le *Volant*. Elle versa 646 livres (ASSELINE, *Les Antiquitéz et chroniques de la ville de Dieppe* (800-1682), publiées par MM. Hardy, Guérillon et Sauvage. Dieppe, 1874, in-8°, t. I, p. 199).

(11) Tous les nobles du bailliage de Caen et les hommes « congnoissans le mestier des armes » avaient reçu l'ordre de s'embarquer à Honfleur sous la conduite de Jean de Carbonnel, leur capitaine. Avril (Abbé DE LA RUE, *Annales de Caen*, t. I, p. 337).

(12) Pièces orig., vol. 1208, doss. Du Fou, pièce 18.

(13) Franç. 20485, p. 170.

. L'éventualité d'une rencontre avec Coulon retint dans leurs ports huit vaisseaux de guerre Bretons montés de quinze cents hommes, qui devaient se trouver à Sandwich à l'expiration des trèves (1), si bien que l'amiral anglais Dynham, furieux de leur défection, tourna ses armes contre eux (2). Cependant nos navires éclaireurs (3) ne surent pas nous renseigner sur les mouvements de l'ennemi. Trompé par une démonstration de quelques vaisseaux anglais contre la Hougue (4), le vice-amiral Coulon ne quitta pas les côtes de Normandie. A la fin de juin, il avait débarqué ses troupes et se trouvait à son hôtel de Gaillartbois, quand Louis XI, venu aux renseignements (5), lui donna ordre de reprendre la mer (6).

Édouard IV put concentrer à Douvres tous les navires anglais de plus de soixante tonneaux et cinq cents escutes de Hollande et de Zélande envoyés par Charles le Téméraire (7) pour transporter les troupes anglaises (8), sans

(1) La grande nef ducale et la barque vice-amirale d'Alain de La Motte, 370 hommes ; la grande nef amirale, la nef de Lannion capitaine Raoul de Rosmadec, la nef du feu amiral Du Quélénec, 560 hommes ; la *Trésorière* et la *Marguerite* du Trésorier Landais, capitaine Edouard, bâtard de Bretagne, 460 hommes ; la nef de Vincent Roger, 134 hommes armés du 15 février au 1er juin (*Mémoires de Bretagne*, t. III, col. 280. — A. de La Borderie, Le commerce et la féodalité en Bretagne, *Revue de Bretagne et Vendée*, t. V, p. 448).

(2) Franç. 2898, fol. 64.

(3) Trois navires de Dieppe couraient des bordées le long des côtes anglaises en mars (Franç. 20855, p. 90).

(4) G. Dupont, *Histoire du Cotentin*, t. III, p. 105.

(5) Juin (Un manuscrit interpolé de la Chronique scandaleuse, Quicherat, *Bibliothèque de l'Ecole des chartes*, t. XVII, p. 264. — Franç. 2898, fol. 64 : Commines, éd. Dupont, t. III, p. 300).

(6) « Jehan (*sic*) Coulon, nostre visadmiral, » tint la mer d'avril à juin, de juillet à septembre (Pièces orig., vol. 1208, doss. Du Fou 27200, pièce 18).

(7) Commines, éd. Dupont, t. I, p. 338.

(8) Adressez-vous à Mademoiselle de Bourgogne, avaient ironiquement répondu les Boulonnais au gouverneur de Calais qui leur demandait des transports (Franç. 20494, fol. 97). — De janvier à mai, un grand nombre de transports anglais avaient été retenus pour le passage des troupes (Rymer, t. XI, p. 843, 850 ; t. XII, p. 1, 4).

qu'une pareille mobilisation attirât l'attention de nos marins. Les Anglais, chose inouïe, franchirent le Pas-de-Calais, sans être autrement inquiétés que par un navire du port d'Eu qui prit deux ou trois escutes (1). Louis XI envoya brûler Eu, Rue et les villages environnants, afin de faire le désert autour des troupes ennemies; le 15 juillet encore, il se refusait à croire que le roi d'Angleterre fût descendu en France (2), alors qu'Édouard IV était à Calais depuis dix jours. Il fallut bien se rendre à l'évidence quand un héraut anglais vint lui porter le défi de son maître. Dans ce moment critique, Louis XI montra les ressources de son habileté diplomatique. Il flatte le connétable de Saint-Pol, et celui-ci, réfugié dans Saint-Quentin, reçoit l'ennemi à coups de canon. Charles le Téméraire, retenu au siège de Neuss, près de Cologne, ne peut faire qu'une fugitive apparition au camp anglais. Les Bretons ne bougent pas. Édouard IV est furieux; Louis XI gagne ses conseillers, Hastings, Scalles; des négociations s'établissent; et le 29 août, à Picquigny, les deux adversaires signaient une trêve de sept ans. L'évacuation du territoire nous coûtait une pension annuelle de 50,000 écus et... quelques pots-de-vin :

> Le roi, voyant l'affaire,
> Si bon vin lui donna,
> Que l'autre, sans rien faire,
> Content s'en retourna (3).

C'était, d'un coup de maître, détruire la coalition. Charles le Téméraire signa une trêve de neuf ans (4). Le duc de Bretagne tint à rentrer dans les bonnes grâces du roi, qui l'assura de ses intentions pacifiques (5). Des der-

(1) COMMINES, éd. Dupont, t. I, p. 338.
(2) *Ibidem*, Preuves, t. III, p. 300, 304.
(3) MOLINET, continuateur de Chastellain, *Recollection des Merveilles*. Cf. la *Chronique* de LALAIN, dans la collection Buchon, p. LIV.
(4) Soleure, 13 septembre.
(5) La Victoire-lèz-Senlis, 9 octobre.

niers coalisés, l'un, le connétable de Saint-Pol, perdit la tête sur l'échafaud; l'autre, le roi d'Aragon, fut attaqué sur terre et sur mer par les Français et les Portugais unis dans des conditions que j'indiquerai plus bas.

Enfin, nos dernières opérations navales n'avaient pas été sans succès. Coulon et Georges le Grec revinrent de croisière avec dix-huit bâtiments chargés de toiles, la grande nef la *Lupienne*, une grosse nave génoise, et, on ne s'y attendait guère, une nave pontificale très riche (1), de telle sorte qu'on put distribuer aux ports affréteurs une sorte de dividende : Pont-Audemer reçut six canons provenant de la *Lupienne* (2). Les événements maritimes n'étant alors que le contrecoup de la politique royale, il y a lieu de rechercher la cause de l'agression de nos marins contre un vaisseau du pape : c'était l'intervention intempestive du légat Alexandre Numai entre l'empereur Frédéric et Charles le Téméraire, et la réconciliation de ces deux princes que Louis XI avait armés l'un contre l'autre (3).

Cette année-là, les galères de Flandres passèrent indemnes, grâce à l'escorte de deux naves et de deux galères de guerre commandées par le capitaine Pasqualigo (4). La république, lasse de payer ces faux frais, avait accueilli avec empressement un moyen radical de se débarrasser d'un adversaire aussi dangereux que Coulon. Un assassin du nom de Barthélemy Richardin offrit au Conseil des Dix d'exécuter le vice-amiral et *son pilote, inspirateur de tous ses mauvais desseins*, c'était, j'imagine, le cartographe Robert de Cazel et non Georges le Grec comme on le dit.

(1) Archivio di Stato de Florence, *Conventi soppressi*, *badia di Firenze* 318; mss. de Benedetto Dei : SALVAGNINI, p. 198, doc. XXXVIII.

(2) Georges le Grec les lui délivra en juillet 1475 (*Mémoires de la Société des Antiquaires de Normandie*, ann. 1840-1841, p. 134. — ASSELINE, *Les antiquitéz de Dieppe*, t. I, p. 199).

(3) Trève d'un an, 28 mai 1475 (PERRET, t. II, p. 53).

(4) SALVAGNINI, p. 198, doc. XXXVII.

Trente-deux ducats à payer de suite, une rente viagère de quarante-huit ducats et une maison à Venise pour y mener une honorable existence, *honestum victum!* le forfait accompli, parurent au Conseil des Dix des conditions fort acceptables. Par huit voix contre deux, le conseil acquiesça à ces excellentes dispositions, *optima dispositione*, et pour donner à l'assassin du cœur, *bono et intrepido animo*, lui versa incontinent vingt ducats (1). Le vice-amiral Coulon ne s'en porta pas plus mal. La République, au contraire, fut touchée par un coup droit que lui donna Louis XI. Les marchandises importées à Lyon ou exportées de cette ville furent frappées des mêmes droits qu'en Languedoc (2). Or, c'était là que les Vénitiens avaient installé leurs comptoirs. En vain multiplièrent-ils leurs bassesses (3). Nos économistes ne se laissaient pas prendre aux protestations de ces ennemis de la veille.

Charles le Téméraire fut atteint de la même manière, par un impôt douanier ou tréheu de deux écus par queue de vin de Bourgogne. — Le roi peut imposer ce qu'il veut pour la défense de la chose publique, répondit durement le chancelier d'Oriolle aux réclamations de notre adversaire (4). Et par la convention commerciale du 8 janvier 1476 entre la France et l'Angleterre, en réservant aux navires des deux pays le monopole de l'intercourse (5), il portait un nouveau coup terrible au commerce flamand.

(1) 22 mars 1475 (Archivio di Stato, à Venise, *Consiglio Dei Dieci*, Misti reg. XVIII, cap. 145; SALVAGNINI, p. 199. — *Revue historique*, t. XX (1882), p. 112. — PERRET, t. II, p. 48).

(2) 20 avril (Franç. 6982, fol. 99).

(3) Ils prirent la peine d'exposer à Louis XI les motifs d'une ambassade qu'ils envoyaient en Castille (PERRET, Traité du 9 janvier 1478, *Bibliothèque de l'Ecole des chartes* (1890), p. 123.

(4) Mai 1476 (Franç. 6983, fol. 120).

(5) *Ordonnances*, t. XVIII, p. 160.

VIII

GUERRE DE LA SUCCESSION DE CASTILLE.

A peine étions-nous débarrassés des Anglais qu'une complication nouvelle de la politique européenne nous mit aux prises avec les Espagnols. La guerre de la succession de Castille venait d'éclater, et Alphonse V, roi de Portugal, implorait notre appui pour faire prévaloir contre Isabelle de Castille les droits de sa nièce Jeanne, fille du roi défunt. Isabelle était soutenue elle-même par Ferdinand d'Aragon, son mari. Comme il était de notre intérêt de ne pas laisser prendre trop d'extension à la maison d'Aragon, dont les succès auraient entraîné la perte de nos récentes conquêtes, Louis XI conclut, le 8 septembre 1475, un traité d'alliance avec le Portugal (1). Notre armée envahit le Guipuscoa et la Biscaïe, pour dégager Alphonse V que Ferdinand refoulait, pendant que l'escadre aragonaise d'Alvar de Navar insultait les côtes de Portugal (2). Malgré la constitution d'une armée de réserve et d'une flotte de transport à la frontière d'Espagne (3), le lieutenant général Alain d'Albret ne put s'emparer de Fontarabie (4). Les vaisseaux de Guipuscoa interceptèrent les vivres que l'on expédiait de La Rochelle (5) et poussèrent même une pointe jusqu'à l'île de Ré, où leur attaque fut repoussée, le 29 mai 1476, par les insulaires (6).

(1) Franç. 6982, fol. 258.
(2) Zurita, *Anales d'Aragon*, liv. XIX, chap. lxii. — Enriquez, *Faits de la marine espagnole*, t. I, p. 166. — Duro, *la Marina de Castilla*, p. 203.
(3) Lettres de Louis XI à Alain d'Albret. 21 décembre 1475 (Dom Martène et Durand, *Amplissima Collectio*, t. I, col. 1603).
(4) Zurita, liv. XIX, chap. l, t. IV, fol. 261.
(5) Lettre de Louis de Beaumont au sire d'Albret. La Rochelle, 17 mai (Archives des Basses-Pyrénées, E 78).
(6) Archives nation. JJ 201, n° 145.

En ce moment, une escadre de seize grands vaisseaux normands (1), aux ordres du vice-amiral Coulon et de Georges le Grec (2), descendait vers la Biscaïe (3) pour appuyer les opérations de l'armée de terre. Elle rencontra dans le port de Brest quatre navires de guerre espagnols qu'elle amarina après que les équipages eurent été passés au fil de l'épée (4). Son arrivée à Bermeo permit au lieutenant général Alain d'Albret de reprendre le siège de Fontarabie (fin de juin) (5). Mais une affreuse tempête dispersa la flotte française et jeta la nef amirale sur la côte de l'Espagne, « côte si inhospitalière qu'un bâtiment, quelque grand qu'il fût, quelque solide que fût sa construction, ne pourrait résister cinq minutes s'il y était jeté (6) ». Coulon transporta son pavillon amiral sur la *Royale*. Poussé jusqu'en Galice, il essaya d'enlever Ribadeo pour s'assurer une base d'opérations ou un port de refuge. Ses troupes de débarquement échouèrent. Il se dirigea alors vers le Portugal : Alphonse V, vaincu à Toro, attendait à Belem l'arrivée de notre flotte (7), voulant passer en France avec une suite imposante de prélats et de barons, comtes de Pharo, de Ponamacor, Pimentel, prieur d'Ocrato, pour obtenir du roi un concours plus décisif. Faute de naves portugaises assez puissantes pour

(1) Pour « envoyer ès marches de Bisquaye et de Guispusque... aucuns grans navires », Louis XI impose les élections de Caen à 560 livres, Evreux à 740, Coutances à 460, Carentan à 400 livres, etc. (Archives nation., K 71, n[os] 50 et 50 *bis*. — Franç. 21427, p. 26).

(2) Archives des Basses-Pyrénées, E 78 : Cf. l'*Inventaire-sommaire* de la série E.

(3) Parmi les 16 vaisseaux, se trouvait une nef de 1125 tonneaux (Lettre de G. Visconti au duc de Milan, Gênes, 28 mai 1476 : HARRISSE, *Les Colombo de France et d'Italie*, p. 87).

(4) HARRISSE, p. 17, 89.

(5) ZURITA, liv. XIX, chap. L.

(6) Rapport du contre-amiral Hopkins à propos du naufrage du *Serpent* sur les côtes d'Espagne, *United service Gazette*, 22 novembre 1890 ; *Revue maritime et coloniale*, t. CVII (1890), p. 572.

(7) ZURITA, liv. XIX, chap. L, t. IV, fol. 261 v°. — HARRISSE, p. 17-21.

abriter dignement Sa Majesté, il prit passage à bord d'une hourque (1), qu'escortaient les douze nefs et les cinq caravelles du vice-amiral Coulon. Elles emportaient deux mille deux cents soldats portugais, à destination de Tanger, Arzile, et Alcaçar-Çaguer, places fortes du Maroc dont on voulait renforcer les garnisons; Alphonse V venait d'apprendre en effet que Ceuta était assiégée par l'ennemi (2).

Le matin du 13 août 1476, la flotte était à la hauteur du cap Saint-Vincent. Cinq vaisseaux, qui doublaient le cap Sainte-Marie et venaient à notre rencontre, envoyèrent un canot à la découverte, ignorant à qui ils avaient affaire. Si vous êtes en présence d'une flotte française, avait-il été dit aux parlementaires, déclarez que les navires sont génois et naviguent avec un sauf-conduit du roi très chrétien. On ne voulut pas les munir de ce sauf-conduit, dans la crainte de le voir confisquer, si l'escadre était d'une autre nationalité. — « Je n'ai aucune connaissance d'un traité de paix avec Gênes, riposta le vice-amiral français : que le commissaire et les patrons viennent à bord montrer leurs papiers. » A peine le canot des parlementaires avait-il débordé qu'une grêle de projectiles l'obligea à forcer de rames : les nôtres venaient de découvrir parmi les cinq navires un pavillon ennemi, la bannière de Bourgogne (3). Coulon pensait avoir affaire à des Vénitiens (4), qui déguisaient leur nationalité.

(1) PINA, *Chronica do D. Affonso*, t. V, chap. CLXXXXIV. Cette chronique porte l'effectif total de la flotte franco-portugaise à seize nefs et cinq caravelles. — Alb. PIMENTEL, *Rainha sem reino*. Porto, 1887, in-8°, p. 155.

(2) ZURITA, liv, XIX, chap. LI, t. IV, fol. 263 v°.

(3) Rapport officiel du combat de Saint-Vincent, adressé par le vice-gouverneur de Gênes G.F. Pallavicini au duc de Milan. Gênes, 20 septembre 1476 (A. SALVAGNINI. *I Corsari Colombo*, dans la Raccolta di documenti e studi pubblicati dalla R. Commissione Colombiana. Parte II, vol. III, p. 205. doc. LIII).

(4) SALVAGNINI. p 207, doc. LVII. — ALFONSI PALENTINI. historiographi, *Gesta hispaniensia ex Annalibus suorum dierum colligentibus decades*;

Le commissaire de l'escadre génoise s'attardait en délibérations avec ses patrons; il songeait cependant à venir à l'ordre et, les voiles basses, rendait le salut accoutumé aux fleurs de lys, quand Coulon lui tombe dessus. La *Royale* qu'il monte accroche la nave de Nicolas Spinola; la *Lupienne* jette le grappin sur la galéasse *Squarciafica;* trois autres nefs donnent contre une hourque gigantesque, la *Bechalla*, navire flamand commandé par le patron Pasquier; huit nefs et caravelles cernent, un peu à l'écart du premier groupe, les naves de Geoffroy Spinola et de Jean Antoine di Negro (1). Coulon, aux prises avec un ennemi très fort, appelle à la rescousse une de ses grandes nefs, mais, nonobstant, ne pouvant venir à bout des gens de Spinola, au bout de dix heures d'une lutte acharnée, se décide à lancer sur les ponts ennemis des fusées incendiaires. Aussitôt, la *Spinola*, la *Squarciafica*, la *Bechalla* disparaissent dans un tourbillon de flammes qui gagnent malheureusement les nefs françaises accrochées à leur flanc. Les Génois activent eux-mêmes le feu pour ne nous laisser aucun trophée. La *Lupienne*, seule, parvint à échapper; le vice-amiral n'eut que le temps de quitter la *Royale* avec quelques hommes... Les sept bâtiments sombraient, entraînant sous les eaux cinq cents marins français (2), autant de gentilshommes portugais trop alourdis par leur armure pour pouvoir nager (3), et tout l'équipage flamand.

Les Génois accusèrent plus de trois cent cinquante morts,

doc. III, lib. XXVII, cap. v, p. 524 à 526, ms. de la Bibliothèque nation. de Madrid : Duro, *La marina de Castilla*, p. 203.

(1) Lettre de Daniel Rosso au duc de Vérone. 14 septembre (Cantu, *I Colombo*, extrait de l'*Archivio Storico Lombardo*, fasc. I (1874), p. 13). Rapport officiel cité (Salvagnini, p. 205, doc. LIII).

(2) Rapport de Pietrasanta, ambassadeur. Tours, 11 octobre 1476 (Salvagnini, p. 208, doc. LX).

(3) Alonzo de Palencia (Alfonsus Palentinus) beaucoup trop partial contre nous, évalue à 500 gentilshommes portugais et 2.000 marins, notre perte.

la plupart savonais : d'un millier qu'ils étaient, ne se sauvèrent que cent vingt hommes (1), recueillis par des barques portugaises venues de Lagos observer la bataille. Les gens de nos caravelles, dans la chaleur du combat, n'avaient fait aucun quartier aux malheureux qui fuyaient à la nage : ils tiraient dessus (2).

La *Bettinella* d'Antoine di Negro et la nef de Spinola, atteintes par le feu que leurs équipages décimés maîtrisaient à grand'peine, étaient en pleine retraite vers Cadix, ayant les caravelles à leurs trousses. L'apparition d'une autre nef génoise, détournant de la poursuite le vice-amiral, sauva les deux fugitives (3). Coulon se fit livrer des otages comme caution d'une somme de douze mille ducats à payer si les Génois ne justifiaient pas d'un sauf-conduit de Louis XI (4).

Ainsi finit la bataille du cap Saint-Vincent également funeste aux vainqueurs et aux vaincus. Les Génois perdaient plus de cent mille ducats de marchandises, les Portugais leur corps expéditionnaire, Louis XI ses meilleurs vaisseaux et cinq cents marins, « os dur à ronger », disait l'ambassadeur Pietrasanta (5). Le vice-amiral n'était plus en mesure d'attaquer, comme c'était son plan, l'escadre espagnole du détroit, trois naves basques, cinq caravelles et quatre galères commandées par les capitaines Jean de Mendoza, Jean de Mendaro et André Sonier, qui venait de battre la division

(1) Cantu, *Ibidem.* — Salvagnini, p. 202, 206, doc. XLVIII et LVII.

(2) Lettre du conseil des Anciens de Gênes au duc de Milan. Gênes, 17 septembre (Salvagnini, p. 204, doc. LII).

(3) Lettre de Pallavicini à Matthieu D'Oria. 17 septembre (Desimoni, *Rassegna del nuovo libro di Enrico* Harrisse : *Les Colombo de France et d'Italie*, dans le *Giornale Ligustico*, fascicule d'avril-mai 1875, tirage à part, p. 5).

(4) Lettre du vice-gouverneur de Gênes, Pallavicini, au duc de Milan. Gênes, 3 octobre (Salvagnini, p. 206, doc. LVII).

(5) Salvagnini, p. 208, doc. LX.

portugaise d'Alvar Mendes (1). Il se borna donc à débarquer à Ceuta les troupes portugaises, menaça en cours de route, pour n'en pas perdre l'habitude, les galères vénitiennes de Flandre, de Barbarie et d'Aigues-Mortes (2), et déposa à Collioure le roi de Portugal et sa suite : une tempête l'avait empêché de gagner Marseille (3). Cela fait, il revint désarmer à Lisbonne, le 27 octobre 1476, sept de ses vaisseaux (4), sans s'occuper de Ladron de Guevara qui s'apprêtait à lui couper la retraite à la tête d'une *grossissima armata* équipée par les villes basques (5). Il n'y avait rien de fondé dans le bruit tendancieux que les Vénitiens firent courir de sa défaite et de sa prise par les marins de Biscaïe (6).

Les Vénitiens furent des premiers à s'en convaincre. En janvier 1477, leurs galéasses de Flandre n'osèrent quitter Cadix qu'avec un convoi d'une quarantaine de navires. Coulon les guettait à l'ombre du cap Saint-Vincent; comme il n'avait que neuf vaisseaux (7), il dut laisser passer le convoi. Les souverains espagnols lui prêtaient l'intention d'enlever les ports d'Andalousie et d'interrompre toutes relations entre leurs États et la Flandre, tandis qu'une armée française envahirait la Catalogne sous la conduite du roi de Portugal (8). C'était bien le plan d'Alphonse V, qui était venu supplier Louis XI (9) de déclarer la guerre à son rival Fer-

(1) Duro, *La marina de Castilla*, p. 203. — Lettre de Léonard Botta au duc de Milan. Venise, 7 octobre (Salvagnini, p. 207, doc. LVIII).

(2) Perret, Traité du 9 janvier 1478 entre Louis XI et Venise, dans la *Bibliothèque de l'École des chartes* (1890), p. 117. — Salvagnini, p. 200.

(3) Harrisse, p. 19.

(4) Harrisse, p. 20 et 96.

(5) Duro, p. 392.

(6) Harrisse, p. 93 : le vice-amiral Coulon passa l'automne à Lisbonne : il y était encore le 12 décembre.

(7) Harrisse, p. 21 et 97.

(8) Zurita, *Anales d'Aragon*, t. IV, fol. 279 v°. — Holinshead's *Chronicles*, p. 469. — Des vaisseaux portugais croisaient vers L'Ecluse (*Epistolæ regum Scotorum*. Edimbourg, 1722, ann. 1509).

(9) Alphonse V s'était acheminé, par Perpignan, Montpellier, Nîmes et

dinand. Mais le quémandeur fut d'autant moins écouté qu'il avait eu la maladresse d'implorer également l'appui de notre ennemi Charles le Téméraire. Il patienta un an, sans rien obtenir.

Louis XI finit par l'éconduire avec tous les honneurs dus à son rang. Le 14 juillet 1477, il envoyait au capitaine de ses nefs, Georges le Grec, l'ordre d'improviser une escorte avec les navires de guerre en rade de Honfleur ou arrivant du large. Il lui adressait en même temps des instructions complètes sur la façon d'armer la flotte et de se comporter vis-à-vis des officiers de l'amirauté. Essayer d'obtenir « par doulceur que maîtres et armateurs mettent incontinent leurs navires sus », tout appareillés et avitaillés : en cas de refus, les jeter en prison. Aviser en conseil avec eux le chiffre des équipages nécessaires, dont les lieutenants d'amirauté seraient tenus de fournir chacun une quote-part proportionnelle à l'importance maritime de leur district. Nommer pour chaque navire un contrôleur chargé des vivres; ouvrir les greniers de blé aux boulangers pour fabriquer le biscuit, arrêter des bestiaux dans les herbages du pays d'Auge et fixer aux brasseurs le nombre de barils de bière que chacun devrait fournir, le tout à crédit (1) : c'est-à-dire, comme d'habitude, au crédit des villes (2) ou des abbayes (3) normandes.

Lyon, vers Tours où résidait le roi (Francisque MICHEL, *Les Portugais en France, les Français en Portugal*. Paris, 1882, in-8°, p. 15-18).

(1) « Instructions à Mᵉ Anthoine de Foudras, chevalier, seigneur de Coursenay, conseiller et maistre d'ostel du Roy, de ce qu'il a à faire touchant le passage du roy de Castelle, de Leon et de Portugal. Arras, 14 juillet 1477. » Le lieutenant d'amirauté de Honfleur, Jacques de Monrongnon, et Jean Marchant étaient adjoints comme commissaires à Georges le Grec (Archives communales d'Arras pièce publiée par [M. GUESNON], *Inventaire chronologique des chartes de la ville d'Arras*, s. l. n. d. in-4°, p. 313.) — Pièces orig., vol. 1213, doss. Foudras, pièce 3.

(2) Rouen fut imposée pour 1500 livres, Louviers pour 600, Pont-Audemer 600, Honfleur 800, Quillebeuf 150. 29 août 1477 (*Mémoires de la Société des Antiquaires de Normandie*. année 1840, p. 135. — Franç. 6984, fol. 350).

(3) L'abbé de Lessay, Eustace, avance 30 écus d'or (Nouv. acq. franç.

Mais voilà que, la flotte prête, le roi de Portugal devint introuvable. Navré de l'insuccès de ses démarches, il avait mandé à Louis XI son dessein d'abdiquer, en lui recommandant ses parents et serviteurs (23 septembre); puis il s'était éclipsé. Des émissaires lancés dans toutes les directions le découvrirent dans un village près de Honfleur (1). Sa suite, composée de trois cents prélats, comtes et barons, un moment très inquiète de sa disparition, ne le perdit plus de vue et s'embarqua à ses côtés sur la carraque aménagée pour son passage à Honfleur.

La carraque était escortée par la *Grande Espagnole*, capitaine Hélion Troissemaines (2), et les navires des capitaines Jean Le Nègre, Caudin de Barnoville, Guillaume de Lomosne, Andrieu Lehont, Jean Du Val, Richard le Pelletier, Pierre de Salleneuve, qui arrivaient pour la plupart tout équipés du large (3).

Le chef de l'escadre était un descendant des empereurs de Constantinople, un Paléologue, émigré après la chute de la ville impériale. Georges Paléologue ou le Grec, dit de Bissipat, n'aurait évité les tortures des Turcs que pour tomber dans les chaînes des Français, s'il fallait prendre à

3590, pièces 9 et 10). — Comme d'habitude aussi, le roi dégreva du droit de gabelle le sel employé à saler les vivres. Béthune, 29 août 1477 (Franç. 25715, pièce 269).

(1) Ruy de Pina, *Chronica d'el Rei D. Affonso* V, cap. 203, p. 584; t. I des Ineditos da Academia real das sciencias de Lisboa. — Visconde de Santarem, *Quadro elementar das relações politicas e diplomaticas de Portugal*, t. III, p. 151. — Fr. Michel, *Les Portugais en France*, p. 15-18.

(2) Hélion Troissemeynes reconnait avoir reçu de Richard Le Paulmier, commis par le Roi à faire la recette et dépense des navires ordonnés pour le passage du roi de Portugal, 540 l. t. soit : « pour les singlages de ladite nef de 250 hommes », 375 l. ; pour le maître et contremaitre chargés d'assembler les hommes, 30 l. ; pour les barbiers et canonniers, 40 l. Honfleur, 31 octobre 1477 (Dépôt des cartes et plans de la marine, Bibl. A 87, 2e vol).

(3) *Catalogue analytique des chartes, documents*, etc. *du cabinet de M. de M*... Vente Charavay, 18 mars 1867, p. 102, art. 771. — La carraque du roi était pourvue de vivres depuis le 29 septembre (Nouv. acq. lat. 2504, p. 264)



EMBARQUEMENT DES TROUPES
Miniature de l'année 1488.
(Bibl. nat., ms. franç. 5,594, fol. 112.)

la lettre tel passage d'un compte de 1473 où l'on voit son entrée en France comme prisonnier fait à « Picquigny tenant le parti de Bourgogne (1) ». Mais ces chaînes furent une guirlande de faveurs : chambellan, vicomte de Falaise (2), capitaine de Lisieux, Touques, Orbec, vicomte d'Auge (3), Georges le Grec avait enfin reçu, lors de la campagne de 1475, le commandement des grandes nefs royales, ce qui comportait maison à Bordeaux et pension de huit cents livres (4). Il n'avait rien perdu des manières distinguées et courtoises de ses ancêtres : et son passager, Alphonse V, aussitôt débarqué (5) à Cascaes, le 10 novembre (6), tint à faire savoir à Louis XI sa satisfaction en demandant une récompense pour le capitaine (7). Sa prière fut exaucée : Georges le Grec fut, dès le retour de l'escadre, naturalisé Français (8). Une trêve avait été signée avec la Castille (9).

Les intentions de Louis XI n'étaient pas de poursuivre la guerre. Il liquidait la situation dans le midi, en signant un traité de paix avec Venise dont le pavillon devait être respecté désormais (10), et en adoptant un *modus vivendi* avec Gênes, où la question de la souveraineté de la France s'était rouverte par la mort de Galéas-Marie, duc de Milan. Sa veuve, Bonne de Savoie, que les Génois affectaient de ne

(1) Franç. 23264, pièce 33.

(2) A. Mériel, *Histoire de Falaise*, p. 48-50.

(3) Pièces orig., vol. 456, fol. 135, p. 294. — Franç. 20685, fol. 596. — Franç. 32263, fol. 24 v°.

(4) *Catalogue Joursanvault*, t. I, p. 294.

(5) La flotte devait partir le 15 septembre (Franç. 6984, fol. 350). L'escapade d'Alphonse V retarda le départ jusqu'au 31 octobre (Cf. la note 2 de la page précédente).

(6) Zurita, *Anales d'Aragon*, liv. XX, chap. xiii, t. IV, fol. 285 v°.

(7) Ruy de Pina, ouv. cité : lettre d'Alphonse V en date du 15 novembre.

(8) Novembre 1477 (Franç. 6984, fol. 466).

(9) Zurita, t. IV, fol. 279 v°, 282 v°.

(10) 9 janvier 1478 (Perret, Traité du 9 janvier 1478, dans la *Bibliothèque de l'École des chartes*, t. L (1890), p. 132-134).

plus connaître (1), réclamait contre eux l'appui de la flotte du vice-amiral Coulon (2). Louis XI se borna à une médiation pacifique : mais, pour bien montrer que les Génois restaient ses sujets, il décida que leur pavillon serait respecté sur mer, à la condition qu'ils ne prêteraient point leurs couleurs (3). Cette infraction au droit de visite servit de base à une législation nouvelle, formulée plus tard dans ce principe célèbre : le pavillon couvre la marchandise.

IX

GUERRE DE LA SUCCESSION DE BOURGOGNE.

Après s'être assuré de la neutralité de l'Angleterre (4), avec laquelle il évitait soigneusement tout sujet de froissement (5), Louis XI s'engagea à fond dans la guerre de la succession de Bourgogne. Il comptait se tailler une part dans l'héritage de son mortel ennemi, Bourgogne, Picardie, Artois. Charles le Téméraire, tué le 5 janvier 1477 à la bataille de Nancy, ne laissait qu'une fille, Marie de Bourgogne, mariée peu après à Maximilien d'Autriche. Nos

(1) Ils parlaient de traiter directement avec le pape. Mai 1478 (Franç. 6986, fol. 173).

(2) Lettre d'A. d'Appiano à Bonne de Savoie, 18 août 1478. Coulon aurait pris pour base la Provence. Coulon prit effectivement des navires génois, que la République réclama le 15 novembre 1478 (HARRISSE, *Les Colombo de France et d'Italie*, p. 99).

(3) Lettre de Louis XI à l'amiral. 26 mai 1478 (Franç. 6985, fol. 140 et 141).

(4) Ses ambassadeurs en Angleterre, Olivier Guérin et l'archevêque de Vienne en 1477, Jean de Martigny, évêque d'Elne, en 1478, eurent la mission spéciale d'entraver une alliance possible entre Edouard IV et Maximilien (*Ordonnances*, t. XVIII, p. 271. — Franç. 6987, fol. 216 v°).

(5) Il indemnisa, aux frais du Poitou et de la Saintonge, l'armateur de la *Nicolase* de Londres, que trois corsaires saintongeais avaient prise à l'abordage dans les parages de La Rochelle, 23 décembre 1477 (Archives nation. K 72, n° 13).

troupes envahirent les frontières de Flandre : sur mer, l'amiral de La Vère nous tint d'abord en échec avec six garde-côtes flamands montés de neuf cents hommes (1); de plus, les seuls ports de Hollande et Zélande pouvaient lui fournir quatre cent soixante navires (2). Nos ports furent insultés, un bâtiment pourchassé dans les eaux d'Harfleur (3), durant l'absence de Coulon et de Georges le Grec. Sommés de combattre l'ennemi (4), les marins bretons n'avaient cure d'obéir : on dut se borner à leur interdire la contrebande de guerre (5). Nos seuls alliés éventuels étaient les marins danois; et encore avaient-ils beaucoup plus d'aversion pour les Anglais que pour les Flamands (6).

Coulon (7) et Georges le Grec, trop faibles pour prendre l'offensive, ne firent que convoyer (8) les transports chargés de blé qu'on envoyait de Honfleur, Saint-Valéry, Crotoy, pour ravitailler les troupes. Louis XI se rendit compte qu'il n'était pas prêt : aussi, le 11 juillet 1478, signait-il une trêve « communicative et marchande » d'un an avec Maximilien (9).

(1) Lettres de Marie de Bourgogne, 21 avril 1477 (GILLIODTS-VAN SEVEREN, *Inventaire des archives de Bruges*, t. VI, p. 147).

(2) Lettre de Philippe de Clèves. L'Ecluse, 20 mars 1478 (Saint-Pétersbourg, doc. français à l'Ermitage, vol. 71 : copie dans le ms. nouv. acq. franç. 3295, fol. 37; et Franç. 10237, fol. 193).

(3) Marie de Bourgogne avait toutefois aboli dès son avènement les lettres de marque (GILLIODTS-VAN SEVEREN, t. VI, p. 125).

(4) Franç. 15539, fol. 1505.

(5) 21 juillet 1477 (Franç. 6984, fol. 305).

(6) Lettre de Philippe de Clèves citée ci-dessus.

(7) HARRISSE, *Les Colombo de France et d'Italie*, p. 99. — E. DE FRÉVILLE, *Mémoire sur le commerce de Rouen*, t. I, p. 283. — Franç. 6989, fol. 131.

(8) Avec le *Sacre* et la barque de Jean Boulart, montés de 170 hommes de guerre, Le Grec escorte 4 navires chargés de blé à Honfleur, 31 mai 1478 (Archives du Calvados, fonds Danquin. — DUPONT, *Histoire du Cotentin*, t. III, p. 125). Il y avait des navires chargés de blé à Saint-Valéry, au Crotoy et ailleurs au moment de la trêve. Les commissaires royaux contremandent leur départ. Abbeville, 26 juillet 1478 (Dépôt des cartes de la marine, A 87, 2e vol.).

(9) Franç. 6985, fol. 167 : VAN BRUYSSEL, *Histoire du commerce...*, t. II, p. 215.

Il en profita pour clore la guerre de la succession de Castille, qui aurait pu amener des complications, car Ferdinand d'Aragon et Isabelle la Catholique avaient promis leur appui à Marie de Bourgogne (1). Les navires et les marchandises pris de part et d'autre furent restitués (2), et les Castillans rétablis dans leurs privilèges commerciaux en France (3). Une obole annuelle de cinquante mille écus, offerte à Édouard IV et aussitôt acceptée par lui (4), écarta également toute crainte d'intervention de sa part. Alors, se précipitent les opérations contre Maximilien. Des lettres de marque délivrées contre les Flamands qui avaient spolié divers marchands normands (5), en particulier une barque de Harfleur (6), fournissent à nos marins le prétexte de devancer l'échéance de la trêve.

Dès le mois de mars 1479, des prises étaient amenées à Boulogne (7). Mais la campagne navale ne commença officiellement qu'en juillet. La grande nef, la *Michelle*, la *Maître Jean Desmarets*, la *Marie de Roussillon* et la nef de Honfleur équipées dans ce port (8), la *Figue* de Georges le

(1) Franç. 6984, fol. 358, 372.

(2) En septembre 1478, les habitants des côtes furent invités à déclarer les dommages que leur avaient causés les Espagnols (E. DE FRÉVILLE, *Histoire du commerce de Rouen*, t. II, p. 396). L'amiral et le vice-amiral de Guyenne et l'évêque de Lombez furent chargés d'en poursuivre la restitution 21 novembre 1478 (Franç. 6985, fol. 279).

(3) Septembre 1479 (*Ordonnances*, t. XVIII, p. 499).

(4) 27 mars 1479 (Franç. 6986, fol. 351. — Franç. 20685, p. 699).

(5) Jacques de Savoie nous enleva trois navires chargés de blé : mais je ne sais à quel moment de l'année 1479 (VAN BRUYSSEL, *Histoire du commerce de Belgique*, t. II, p. 204, note).

(6) Lettres du 25 février 1479. Seuls, les navires qui apportaient des garances en Normandie, demeuraient à l'abri des lettres de marques (E. DE FRÉVILLE, *Mémoire sur le commerce de Rouen*, t. II, p. 398).

(7) *Hanscrecesse*, 3e abtheilung, t. I, Leipzig, 1881, in-4°, p. 152, 153.

(8) Par l'amiral de Bourbon. Par lettres du 13 juin 1479, Louis XI dégrevait du droit du marchand ou de gabelle le sel fourni à l'avitaillement des navires « ordonnez... aller en ceste présente armée » (Pièces orig., vol. 456, doss. Bourbon, p. 79). — La grande nef, citée dans le document, était probablement la *Grande Espagnole*, nef royale (Franç. 20685, fol. 697).

Grec (1), les contingents de Dieppe et de Harfleur, la *Petite Trésorière*, qu'Abbeville venait d'acquérir (2), formaient, aux ordres du vice-amiral Coulon porteur des instructions royales (3), une flotte de 19 vaisseaux de guerre (4).

Coulon opéra sur les bateaux pêcheurs et sur les flottilles qui apportaient des seigles de Prusse en Hollande, la plus grande râfle « qui, passé à cent ans, fut faite sur mer ». La capture de quatre-vingts escutes, tournant à la « confusion et destruction desdits Flamens (5) », compensa pour nous la défaite de Guinegate subie en août 1479 par les troupes françaises.

A « tous les Holandoys et Flamens que vous trouverez su la mer, que vous leur fassiez la meilleure guerre que vous pourrez (6) », était le mot d'ordre donné par le roi à ses marins. Nous ne connaissons pas les termes des lettres closes expédiées le 24 mars 1480 au vice-amiral, alors à Honfleur (7), et au capitaine Georges le Grec à Touques (8). Nous savons seulement que le roi se montra très mécontent vis-à-vis de l'amiral de Bourbon que la flotte ne fût pas encore prête à partir à la fin de mai. Les troupes d'embarquement, formées par l'arrière-ban du pays de Caux, n'étaient mandées à Honfleur que pour le 10 juin (9). Malgré ces retards, le vice-amiral fit une

(1) Ou la *Normande* (Franç. 20685, fol. 703, 707, 720).

(2) Archives d'Abbeville, comptes de l'Argentier et reg. des délibérations, fol. 246, 249 (1479-1480). C'était un navire de 80 tonneaux que la ville avait dû acquérir sur l'ordre formel du roi (février 1479).

(3) E. de Fréville, t. II, p. 398.

(4) *Hanserecesse*, ibidem, p. 153. — Harrisse, *Les Colombo*, p. 22.

(5) *Chronique de Jean de Roye*, éd. de Mandrot, t. II.

(6) Les Forges près Chinon, 25 février 1480 (Archives d'Harfleur).

(7) Clairambault, vol. 972, fol. 7.

(8) Franç. 20685, fol. 720 et 725 : Les nefs royales aux ordres de G. le Grec et d'Antoine Jolys (la *grande Espagnole*) sont armées.

(9) Vidimus d'une lettre de l'amiral datée de Honfleur, 28 mai. (Franç. 26097, p. 1835). — Le *Dauphin*, le *Volant* et un troisième navire de Dieppe étaient partis en mars pour porter à Édouard IV sa pension (Franç. 20685, p. 727). — Harfleur et Montivilliers concourent à l'arme-

nouvelle razzia (1), que l'escadre de Maximilien, même renforcée par trois navires de guerre soldés par Gand et Bruges (2), n'était pas en mesure d'empêcher.

Malheureusement, les Anglais rentraient en ligne. Édouard IV, cédant aux sollicitations de l'archiduc le 8 août 1480 (3), envoyait dans les Pays-Bas l'escadre de Middleton avec quinze cents archers (4). Il jouait double jeu, car il avait empoché sans vergogne les cinquante mille écus de pension que Louis XI lui avait fait porter (5), tandis que son ministre, Hastings, revêtait des habits brodés d'or et de soie, cadeau du roi de France (6).

L'intervention de l'Angleterre modifiait complètement l'aspect de la guerre et nous obligeait à prendre des mesures défensives. A Caudebec, on décida la construction d'un boulevard et de deux tours pour battre la Seine (7). Les châteaux d'Arques, Abbeville, Pontorson furent soigneusement réparés (8), le grand degré du Mont Saint-Michel complété par la construction d'une tour à six embrasures de canons (9). Des bandes de pirates, à la faveur de la guerre, s'étaient installés dans les parages de la Bretagne (10)

ment de la flotte : Abbeville équipe la *Petite Trésorière* (Prarond *Quelques faits de l'histoire d'Abbeville*, p. 106).

(1) Dont il avise le roi (Franç. 20685, p. 725).

(2) Qui votent 120,000 couronnes pour l'entretien de 6,000 hommes de guerre et de 3 vaisseaux. 4 mai 1480 (Diegerick, *Inventaire analytique et chronologique des chartes et documents appartenant aux archives de la ville d'Ypres*. Bruges, 1859, in-8°, p. 47).

(3) Franç. 6987, fol. 225.

(4) Lediard, *History nav. of England*, t. I, p. 74.

(5) En mars (Cf. *supra*).

(6) En novembre (Franç. 20685, p. 715) : Edouard et Hastings avaient de leur côté envoyé des cadeaux au roi, des dogues, des chiens de chasse, etc.

(7) Août 1480 (Franç. 6987, fol. 251).

(8) Franç. 23266, pièces 6 et 23.

(9) Franç. 26097, pièce 1829.

(10) En 1478, l'amiral de Bretagne avait dû armer contre eux six vaisseaux (Clairambault, vol. 825, p. 102). — De La Nicollière-Teijeiro, *La marine bretonne*, p. 53 : François II défend à ses sujets de rien acheter et de rien fournir à ces pirates. 1480.

sur la route des convois de sel et de vins venant du bas Poitou. « Espagnols, Angloys, Hollandoys, chacun jour et nuyt descendent piller et rober les pauvres gens », gémissaient les riverains des côtes (1).

En 1481, les opérations militaires eurent lieu surtout du côté de la Bourgogne. Elles reprirent sur mer, l'année suivante, avec d'autant plus de violence que la mort de Marie de Bourgogne, le 27 mars 1482, jeta le désarroi parmi l'ennemi. « Prenez garde pour vos navires, écrivent les négociants de Bruges à ceux de Gênes; le pirate français Colomb infeste la mer avec plus de vingt vaisseaux; avertissez vos patrons (2). » Il y avait même plusieurs escadrilles de corsaires. Les navires dieppois la *Marquise,* la *Bergère* et le *Tor*, chargés de transporter en Angleterre la dernière annuité du tribut, étaient « délibérés d'aller ensuite sur mer par puissance guerroier sur les marches de Flandres et d'ailleurs (3) ». Plusieurs hourques furent capturées par le breton Jean Coetanlem (4).

Furieux de n'être que tuteur amovible de ses enfants, Maximilien d'Autriche avait mis à profit les rivalités des *Cabillauds* contre les *Hoeks* pour rassembler en Frise et en Zélande 150 escutes et assiéger les partisans de la France,

(1) Décembre 1480. Interrogatoire de P. Girard de Beauvoir-sur-Mer (Franç. 2896, fol. 32).

(2) Avisée par les marchands de Bruges, Gênes prévient les marchands génois établis à Séville et à Londres. 29 juillet 1482 (Archives de Gênes, archivio governativo, reg. *litterarum*, n° 30 : publiés dans les *Atti della società Ligure*, t. V, p. 451, doc. CXXXIX, et dans le *Giornale ligustico* (avril-mai 1875), par DESIMONI).

(3) 20 août 1482. Les maîtres étaient Jean Le Danois, Mymin Pappe et Jean Du Mur (Franç. 26098, p. 1999). Déjà, en mars, *l'Arche de Noé*, *la Bergère* et *la Perdrix*, du même port, montées de 240 hommes de guerre en sus de leurs équipages, avaient transporté en Angleterre une partie des 50,000 écus (Franç. 23266, p. 12 et suiv.). — Le 11 mai, Abbeville armait la *Petite Trésorière,* qu'elle confiait au bailli de Caux, Pierre Blosset (Archives d'Abbeville, reg. délibérations (1460-1498), fol. 249).

(4) Mandement du duc de Bretagne, 18 décembre 1486 (*Bulletin de la Société archéologique du Finistère*, t. VIII, p. 153).

les *Hoeks*, maîtres de l'Écluse. La croisière du vice-amiral Coulon ne contribua pas pour peu à faire échouer ses desseins. Découragé, Maximilien signait, le 23 décembre 1482, un traité de paix avec la France (1).

Édouard IV avait cru, en apprenant les armements de Coulon, que le but de l'expédition était Calais. La trêve de Picquigny expirait, en effet, en août 1482. Bien que Louis XI eût pris la peine de démentir cette rumeur (2), une flotte de guerre, aux ordres de Robert Radclyf (3), avait mission de nous tenir tête. Il en était résulté des conflits. Le gouverneur de Picardie, Philippe de Crèvecœur, entre autres, avait perdu deux navires et, par représailles, avait mis l'embargo sur les vaisseaux anglais (4). Les relations s'envenimaient : une guerre était en perspective. Ni Louis XI ni le pays ne la désiraient.

Les Normands étaient furieux de la *presse* faite sur leurs marins pour convoyer le roi de Portugal (5), furieux aussi des aides levées pour les expéditions navales. Pont-Audemer avait été jusqu'à soudoyer le secrétaire du vice-amiral pour se faire dispenser des frais d'avitaillement de la flotte (6). Aussi Coulon fut-il fort mal accueilli, quand il essaya d'organiser en mars 1483 une flotte contre les Anglais : « Je suis pour le présent à vostre ville de Honfleur, où je besoigne pour le fait de vos navires, écrivait-il au roi. Mais est nécessité que appointiez aucune provision sur le fait de vos marigniers ; ou autrement il ne s'en pourroit trouver

(1) Van Bruyssel, *Histoire du commerce de Belgique*, t. II, p. 208.

(2) Juin 1482 (Franç 15540, fol. 55).

(3) 8 juillet 1482 (Rymer, t. XII, p. 160).

(4) Gairdner, *Letters and papers illustrating the reigns of Richard III and Henry IV*. London, 1861, gr. in-8°, t. I, p. 18.

(5) *Journal des Etats généraux de France en 1484*, publié dans la coll. des doc. inédits, p. 558.

(6) 1479 (Canel, Archives municipales de Pont-Audemer publiées dans les *Mémoires de la Société des Antiquaires de Normandie* (1840), p. 136).

nulz pour venir dehors avecque moys (1) ». Louis XI n'eut pas à intervenir. Les menaces d'une guerre, qu'on croyait inévitable, s'évanouirent subitement. Édouard IV mourut le 9 avril 1483. Son frère, Richard de Glocester, ne voulut point engager de guerre étrangère avant d'avoir affermi le trône qu'il venait d'usurper. Il refusa même l'appui de la flotte espagnole que la reine Isabelle offrait d'armer contre nous (2) et il fit procéder à un échange des prises entre Anglais et Français (3). Les villes Hanséatiques conclurent à leur tour avec la France un traité de paix que Louis XI signa à son lit de mort (4).

X

COMPAGNIE GÉNÉRALE DE NAVIGATION DANS LA MER DU LEVANT.

En 1478, Louis XI avait acheté vingt-cinq mille francs, frais de radoub compris, les galéasses *Notre-Dame Sainte-Marie, Notre-Dame Saint-Nicolas, Notre-Dame Saint-Martin;* mais elles étaient si vieilles, si décrépites qu'il fallut tout de suite songer à leur donner des remplaçantes. Deux galères subtiles et quelques caravelles devaient en même temps être mises en chantier pour les protéger contre tout « oultrage » des Barbaresques. Ces pirates n'avaient-ils pas l'audace, depuis quelques années, d'opérer des razzias sur nos côtes et

(1) Honfleur. 15 mars 1483 n. st. Coulon expédiait au roi les meilleurs brasseurs de Rouen, Harfleur et Caudebec, en attendant « le meilleur faiseur de ceux de Hollande » que le roi demandait (Bibliothèque de l'Ermitage à Saint-Pétersbourg, documents français, vol. 71, fol. 86, publiée dans la *Revue des Sociétés savantes des départements*, 3e série, t. I, 1er semestre, p. 248).
(2) 8 août (GAIRDNER, *Letters of Richard III*, t. I, p. 31).
(3) *Ibidem*, p. 20.
(4) Août (Franç. 6989, fol. 206).

d'emmener nombre de captifs (1) ! Comme on confia la défense de la Provence à une compagnie de trois cents fusiliers gardes-côtes (2), l'escadrille royale, au lieu de restreindre son rayon d'action au littoral, se trouvait en mesure de poursuivre les pirates dans leurs repaires, tant « en la Barbarie, Turquie que Surie. » On se flattait aussi qu'elle tiendrait en respect les grosses armées navales « de plusieurs roys et seigneuries des pays et marches de Levant (3) », bien que cela n'entrât guère dans les plans du roi (4).

Pour réaliser ce programme, il fallait à la tête de l'escadre « un personnaige d'auctorité seeur et féaible au roy, congnoissant que c'est du fait du navigaige, lequel eût la charge d'Aigues-Mortes » ; les anciens propriétaires des galéasses (5) songeaient à M. de Vaulvert, homme « saige, discret et en tel matière bien expérimenté (6) ». Le choix du roi tomba sur un personnage plus qualifié encore, sur le général des finances Michel Gaillart, qui avait commandé en 1468 un navire de guerre (7) et qui joignait, en tant que maître en la chambre des comptes, les talents de l'administrateur à ceux du capitaine. Gros fonctionnaire appointé à huit mille livres par an (8), il ne pouvait recevoir moins comme *capitaine et grand patron des galéasses de France* (9), c'était le titre officiel de sa nouvelle charge. Gratifié, en plus, de

(1) Franç. 2908, fol. 47. — Franç. 6989, fol. 139, 140.

(2) 1479 (Lecoy de La Marche, *le Roi René*, t. I, p. 528). Des « gardes marines » veillaient sur les côtes de Toulon dès 1471 (Archives de Toulon, CC, art. 380).

(3) Franç. 2908, fol. 47.

(4) Louis XI préféra donner de l'argent à Ferdinand Ier de Naples auquel les Turcs avaient pris Otrante, et envoyer quatre canons aux chevaliers de Rhodes, plutôt que d'engager la guerre contre les Turcs (Franç. 6988, fol. 36. — Franç. 15538, fol. 16.)

(5) Le chancelier d'Oriolle, l'évêque Du Puy, J. de Bourbon et les enfants de Guillaume de Varye auxquels le roi acheta les galéasses (Franç. 6981, fol. 32).

(6) Lettre de l'évêque du Puy à Pierre d'Oriolle (Franç. 2811, p. 104).

(7) Pièces orig., vol. 1265, doss. 28389, p. 17-22.

(8) Franç. 2908, fol. 47.

(9) Franç. 23264, p. 19.

mille écus pour « soy habituer, loger et utenciller au dit pays (1) », il avait reçu en fief Saint-Michel de Collioure, dont Louis XI persistait à faire la tête de ligne de ses paquebots (2). Mais les États de Languedoc s'opposaient énergiquement à l'abandon d'Aigues-Mortes, et, comme ils versaient 32,000 livres en quatre annuités pour l'entretien du « navigaige (3) », Michel Gaillard, abondant dans leurs idées, pria Louis XI de commuer son fief de Collioure en la capitainerie d'Aigues-Mortes (4). Le roi dut céder à l'opinion : Collioure, qui déjà s'émancipait des privilèges commerciaux d'Aigues-Mortes, fut invitée à les respecter et à payer le droit du général des galères (5). Pour importer des marchandises en Languedoc par une autre voie que le port de Saint-Louis, il fallut se munir d'un laissez-passer spécial (6).

Toutefois les lisières que Louis XI prétendait mettre au transit étranger du Levant craquaient de toutes parts. Par le traité du 9 janvier 1478, il s'était interdit de molester les Vénitiens. Le duc de Bretagne, de son côté, obtenait du pape « pleine et entière licence d'envoyer au pays des Turcs, autant et aussi souvent qu'il lui plairait, navires, caravelles, carraques, galères ou autres bâtiments chargés de marchandises quelconques, pourvu qu'il n'y eût pas de contrebande de guerre, armes ou autres choses prohibées » (7). Les Florentins refu-

(1) Franç. 23264, p. 19.

(2) Louis XI avait accordé à Collioure les mêmes privilèges qu'à Aigues-Mortes, juin 1463 (Archives nation. JJ 208, n° 184), et avait consacré 8,000 livres au curage du port et aux fortifications du château de Collioure, 1464-1466 (Franç. 25713, p. 86. — Franç. 2911, fol. 42).

(3) De 1478 à 1481 (Franç. 23264, p. 52).

(4) Franç. 2908, fol. 47 : Il faudrait 30 ou 40,000 livres pour faire un port à Collioure, écrivait-on au roi.

(5) Mai 1480 (*Ordonnances*, t. XVIII, p. 630).

(6) Un marchand de Pézenas, qui avait importé du sucre et du coton sur un navire vénitien *via* Marseille, fut condamné à transporter ses marchandises à Aigues-Mortes et à s'y procurer un laissez-passer, 1479 (PIGEONNEAU, *Histoire du commerce de la France*, t. I, p. 413, n. 1).

(7) Bulle de Sixte IV. 21 mars 1479 (A. DE LA BORDERIE, *Mélanges d'histoire et d'archéologie bretonnes*. Rennes, in-12, t. I, p. 95-97).

saient d'admettre sur leur marché les draps des manufactures de Perpignan (1). Enfin, la dernière annuité des primes accordées par le Languedoc à la navigation en Levant venait d'échoir en 1481 et obligeait à prendre de nouvelles mesures pour l'entretien des galéasses de France.

Sur ces entrefaites, la dévolution de la Provence à la Couronne, en décembre 1481 (2), permit de substituer à Aigues-Mortes une bien meilleure tête de ligne pour nos flottes marchandes. Marseille était un port de premier ordre, en relations avec tout le littoral méditerranéen, même avec les pays barbaresques (3). A peine en possession de Marseille, Louis XI s'occupa d'y organiser la compagnie de commerce à laquelle il songeait depuis 1464, mais sans avoir cette fois recours aux Génois.

Il fit donc assembler à Tours, en février 1482, les marchands des bonnes villes, Lyon, Montpellier, Orléans, Bourges, Troyes, Tours, Angers, Poitiers, Limoges, Paris et Toulouse (4), pour leur exposer, par l'organe du grand patron des galéasses, son gigantesque projet. Une *Compagnie générale de commerce et de navigation dans la mer du Levant* serait créée. Le capital social, d'au moins 100,000 livres, en serait fourni par les marchands; on construirait des galères pour transporter les marchandises, des vaisseaux de guerre pour protéger les galères; le transit français serait réservé exclusivement à cette compagnie; le nolis des navires étrangers serait prohibé.

A cet exposé grandiose, les députés demeurèrent frappés

(1) 25 octobre 1475 (Desjardins, *Négociations diplomatiques de la France avec la Toscane*, t. I, p. 166).

(2) A la mort de Charles, comte du Maine, successeur de René d'Anjou en Provence.

(3) Louis XI réclame au roi de Tunis et à l'émir de Bône le navire de Jean de Vaux, trésorier de Dauphiné, qui avait fait naufrage sur les côtes Barbaresques (*Bibliothèque de l'École des chartes*, 1re série, t. II (1840-1841), p. 396).

(4) H. Sée, *Louis XI et les villes*. Paris, 1892, in-8°, p. 406.

de stupeur. Ils étaient arrivés avec l'espoir de voir affluer à Marseille « toutes nations estranges », les délégués de Montpellier avaient reçu mission d'en exprimer le souhait au roi (1). Habilement, ne voulant pas s'engager, ils se déclarèrent dénués de pouvoirs pour approuver : mais la critique leur était permise; ils en usèrent largement. Objectant que les villes du centre ne pouvaient s'intéresser à la navigation, argument plus spécieux que fondé, que les galéasses, deux galères neuves et trois caravelles du défunt comte de Provence (2) suffisaient aux besoins de la navigation, les délégués repoussèrent les projets de Louis XI et ne voulurent point entendre parler de *Compagnie maritime*. Au contraire, disaient-ils, il faut faire affluer à Marseille toutes les nations chrétiennes, Catalans, Vénitiens, Génois, Napolitains; il faut frapper leurs importations des droits qu'ils imposeront sur les nôtres.

Au monopole, les commerçants préféraient le libre-échange et le principe de la réciprocité en matière de douane.

C'est que l'expérience qu'on avait faite en Languedoc du prohibitionnisme semblait nettement concluante. La province est appauvrie, déclaraient les États du Languedoc en mai 1482, et c'est dû « à la perdition de l'exercice de la marchandise » : toutes les finances passent à Lyon maintenant que les étrangers n'abordent plus à Aigues-Mortes (3). Louis XI, désillusionné, comprit-il qu'il avait été trop loin,

(1) Les consuls de Montpellier nomment des délégués pour savoir « les volontés du roi ». Louis XI, disent-ils, « entend faire affluer à Marseille toutes nations estranges pour illec faire, sur les gallées et autres navires, qu'il entend y faire édifier de nouvel, grans, riches et notables marchandises. » 21 janvier 1482 (Latin 9179, fol. 65).

(2) *La Magdeleine* et *la Sainte-Marthe*, caravelles du comte de Provence, furent construites en 1479 (Archives des Bouches-du-Rhône, B 2550 et B 2485, fol. 29). — En mars 1482, une galère royale se construit à Marseille (Franç. 15541, fol. 131).

(3) Latin 9179, fol. 81.

et qu'au lieu de géner l'initiative privée, il fallait lui donner un libre essor?

L'une de ses dernières ordonnances le laisserait croire.

Le 10 juillet 1483, il donnait toutes facilités et toute latitude aux nationaux pour construire vaisseaux et galères (1).

(1) Bibl. de Reims, ms. 870, p. 7. — Les galéasses dont plusieurs conseillers continuaient à s'occuper, étaient envoyées, l'une en Sicile, les autres à Bône pour réclamer les épaves du navire de Jean de Vaux. Elles devaient ramener des fauves. 1482 (Franç. 15541, fol. 134. — Franç. 15540, fol. 28).

AVANT CHRISTOPHE COLOMB

I

L'ISLE-VERT.

Oncques homme ne craignait plus la mort que le sombre châtelain du Plessiz-lèz-Tours, surtout depuis qu'il l'avait frôlée en mars 1481 dans une attaque de « percusion » apoplectique. Pour corriger l'âcreté de son sang, il recourait à « de terribles et merveilleuses médecines (1), » du sang d'enfant, murmurait la légende. Du sang? oui, mais de quoi? c'est ce que nous allons voir.

Le 8 juillet 1483, il donnait mille écus au capitaine de ses nefs (2) Georges le Grec, et, en hâte, l'envoyait « en *l'Isle-Vert* et pays de Barbarie (3) » quérir « aucunes choses qui touchoient très fort le bien et santé de sa personne (4) ». Deux navires et une barque, mis aux ordres du capitaine,

(1) Jean de Roye, *Chronique scandaleuse,* éd. Bernard de Mandrot, t. II, p. 138. — A. Chereau, *Jacques Coitier, médecin de Louis XI.* Poligny, p. 18.

(2) Mémoriaux de la Chambre des comptes, t. II (Archives nation., PP 110, fol. 260).

(3) Généalogie des Bissipat au xvi[e] siècle (Ms. fr. 30927, pièce 228). G. le Grec emmenait pages et cuisiniers.

(4) Troisième compte de Jean Lallemant, receveur général des finances de Normandie, en 1483 (Ms. fr. 23266, pièce 33, orig.; ms. fr. 20685,

embarquèrent à Honfleur (1) trois cents soldats, des pages et des cuisiniers, aux frais des « manants » des villes normandes...

Saint-Jacques, dite aussi l'île du Cap-Vert, alors la seule île habitée de l'archipel, jouissait d'une propriété singulière, qu'un voyageur français, de retour de Guinée, venait de révéler aux gens du Nord, au moment où dépérissait Louis XI. On y guérissait de la lèpre. Le récit avait eu beaucoup de retentissement, à telle enseigne qu'un seigneur, Jean de Luxembourg, s'y était immédiatement rendu. Le traitement était simple. De grandes tortues qui venaient à la marée basse brouter l'herbe du rivage, étaient prestement retournées sur le dos par les insulaires, puis tuées ; dans leur sang on baignait « les infectz et mallades de ladite lèpre... Quand ilz sont secz, ajoute notre voyageur, ilz se treuvent deux ou trois jours sy roidz qu'ilz ne se peuvent baigner, et les fault appasteler comme à un josne oysiel, et puis après, ilz se treuvent très bien, et cela les restrainct fort; par dedens, ilz se purgent à mengier dudit poisson et grasse de ladite tortue, à fachon que en continuant, au bout de deux ans, ilz en sont bien guarys (2). »

Un portulan contemporain porte au flanc de l'Afrique, à la hauteur du Cap-Vert, cette *Isla Verde* (3). C'est de ce côté, Eustache de La Fosse nous l'apprend, que les Portugais

pièce 737, copie. Publié par moi dans les *Navigations françaises au* xve *siècle*, extrait du *Bulletin de géographie historique et descriptive*, 1895, p. 7). Les villes normandes versèrent 10,000 livres pour les frais de l'expédition.

(1) Les navires jaugeaient sept à huit [cents] tonnes, comme on le voit par un acte du 17 juin 1499, où Georges le Grec donne quittance des 10,000 livres (Mémoriaux de la Chambre des comptes, Archives nation. PP 110. — Abbé Renet, *les Bissipat*, p. 23, n. 2. — Du Cange, *Historia bizantina*, Paris, 1680, cap. LXXII).

(2) Eustache de La Fosse, *Voyage à la côte occidentale d'Afrique, en Portugal et en Espagne* (1479-1480), publié par Fouché-Delbosc. Paris, 1897, in-8°, p. 18-29 (Extrait de la *Revue hispanique*).

(3) Italien 1710, dernier feuillet : atlas italien de 1479.

montaient jalousement la garde aux abords de leur mine d'or, prétendant, pour écarter toute concurrence, que la violence des courants empêchait le retour des navires ronds; aussi envoyaient-ils en Guinée de vieilles hourques qui étaient dépecées sur place et transformées en caravelles (1). Enfin, ils avaient pris soin, le 21 juillet 1481, de faire renouveler par Sixte IV le privilège accordé par Nicolas V d'être les seuls navigateurs autorisés à fréquenter les côtes d'Afrique et îles adjacentes, depuis les caps Noun et Bojador jusqu'à la Guinée (3).

On s'explique ainsi, par l'éventualité d'un combat à soutenir, la présence, à bord des navires français, de nombreux soldats (4). Mais alors, Louis XI avait la lèpre?

On le prétendait tout bas (5). Jusqu'ici rien n'avait donné consistance aux bruits rapportés par le seul chroniqueur Thomas Basin. L'expédition de « l'Isle-Vert », pour un motif dont je viens de dévoiler le secret, les confirme et jette une vive lumière sur la psychologie de Louis XI, son humeur atrabilaire, la claustration étroite qu'il s'imposa dans les derniers temps de sa vie : le malheureux se croyait atteint de la lèpre.

La lèpre est un tubercule de la peau. Or, dès le mois de septembre 1482, le roi envoyait « à grande diligence » cher-

(1) Garcia de Rezende, *Chronica de D. João II*, éd. de 1607, fol. 14, cap. xxiii.

(2) Schmauss, *Corpus juris gentium*, t. I, p. 112.

(3) 8 janvier 1454 (Dumont, *Corps diplomatique*, t. III, 1re partie, p. 200).

(4) L'année même, et peut-être en vue de l'expédition de l'*Isle vert*, on exhumait le fameux livre de la *Conqueste des Canaries*; un Portugais établi en France rédigeait un *Routier de la mer* et on mettait à jour l'*Image du monde* de Pierre d'Ailly dont Christophe Colomb allait s'inspirer (Gravier, *le Canarien*, p. lxiv. — Pierre Garcie-Ferrande, *le Routier de la mer*, éd. en 1520. — Gravure de l'*Image du monde* (1483), dans Gaffarel, *Histoire de la découverte de l'Amérique*, t. I, p. 177. — Harrisse, *Bibliotheca Americana vetustissima*, add. XV).

(5) « A nonnullis, priusquam obiret, leprosus fuisse assertus est. » (Thomas Basin, éd. Quicherat, t. III, p. 166).

cher à Florence un remède contre les tumeurs, « des poix loupins (1) », ce qui achève de nous édifier sur la nature de l'élixir de « l'Isle-Vert » ; il ne put du reste en apprécier l'efficacité : il mourut le 30 août 1483, avant le retour de l'expédition.

De celle-ci, aucun chroniqueur ne parle. Divers indices laissent croire qu'elle prit terre à l'île de Mai ou Maio, au nord-est de Saint-Jacques du Cap-Vert. Le « Jean-Baptiste, français de nation, maître de l'île de Mai » avant 1492 (2), ne peut être que Bissipat ou un colon laissé par lui; car la réputation qui s'attacha à cet îlot désolé d'être un sanatorium (3), semble bien avoir pour origine le voyage de Georges de Bissipat. La poésie dota de charmes, hélas! absents, l'île exquise :

> Ou grace tient de unguentz les vaiseaulx plains
> Ou nature en joye se fye
> Recouvrer plaine garison
> A sa lépreuse humanité (4).

Voulez-vous savoir d'un mot ce qu'est l'île de Mai : on l'appelle l'enfer du Cap-Vert (5).

Christophe Colomb, connaissant l'établissement du Français « Jean-Baptiste » à l'île de Mai, essaya de se nantir, lui aussi (6), d'une de ces « isles enchantées » dont les pilotes portugais racontaient, dès 1480, qu'elle « ne s'apparoistroient à personne, tant que touttes les Espaignes ne seroient remises à nostre bonne foy catholicque (7) ». La légende était prophétique (8).

(1) Ms. fr. 32511, fol. 397.
(2) Barros, *Asia Decad.*, t. I, l. II, chap. xi, trad. française (Ms. fr. 9047, fol. 95 v°).
(3) « Si ung va demeurer en icelle, il guérist, et n'y a en elle que ceux qui se vont guérir de ceste maladie » (Jean Alphonse, 1544, ms. franç. 676: — Cf. Margry, *les Navigations françaises*, p. 578).
(4) Poésie de Jean Parmentier, 1524 (Ms. fr. 1537, fol. 77).
(5) Élisée Reclus, *Géographie Universelle*, t. XII, p. 162.
(6) Barros, *loc. cit.*
(7) Eustache de La Fosse, p. 20.
(8) A mesure qu'on s'enfonçait dans l'Océan, l'île Fortunée reculait son

II

SUR LA ROUTE DES INDES.

En France, on était persuadé, dès 1469 « que, se une nef tiroit tout droit à la longue [devers le couchant oultre ce pays d'Illande], que elle se trouveroit en la terre du Presbtre Jehan (1). » La présence à la cour, en 1479, d'un naturel de ces grandes Indes (2), vers lesquelles Christophe Colomb croyait diriger sa course, montre que nos gens se préoccupaient comme le Génois de la route des Indes : ce qui rend plausible une tradition d'après laquelle le célèbre navigateur se serait *premièrement adressé* à la cour de France « pour la descouverte de l'Occident (3) ». Un de ses frères, Barthélemy, vint effectivement se mettre au service de Mme de Bourbon (4), soit Anne de Beaujeu, soit l'amirale de Bourbon.

Un autre indice de cette sorte d'effervescence qui précède les grandes découvertes est un récit de voyage fantastique antérieur de quelques années à la découverte de l'Amérique.

Villages, « conducteur des gallées de Prouvence », était

décevant mirage. On considéra un moment l'ile Sainte-Hélène comme « le meilleur loppin de terre de toute la pomme du monde » (JEAN ALPHONSE, ms. fr. 676, fol. 126 v°). Dieu sait si la réalité en est loin et si l'histoire a ratifié pour le rocher de Sainte-Hélène le surnom glorieux d'ile Fortunée.

(1) Livre de la description des pays, par le héraut Berry, écrit vers 1469 (Ms. fr. 5873, fol. 51).

(2) « Maistre Antoine de Neyn, natif du pays d'Inde la Major, » gratifié de 32 livres tournois « oultre et par-dessus les autres biens faicts qu'il a du roy » (Ms. fr. 32511, ancien cabinet des titres, vol. relié 685, fol. 379).

(3) Fait rapporté par André d'Albaigne, Lucquois au service de la France vers 1568 (Docteur Hamy, *Francisque et André d'Albaigne*. Extrait du *Bulletin de géographie historique*. Paris, 1895, in-8°, p. 12-13).

(4) HARRISSE, *Christophe Colomb*, t. I, p. 330, 332, 337.



censé s'adresser à ses « très chiers et parfaicts amys seigneurs de Porcon et de Sainct-Germain, fréquentant la mer en la région occidentale ». Il leur communiquait « les nouvelles admirables, lesquelles ont envoyées les patrons des gallées qui ont esté transportées du vent en plusieurs et divers pays et isles de mer, et principallement en parties des Indes (1) ». Ce n'est, en grande partie, qu'une version nouvelle des lettres apocryphes du Prétre-Jean (2), dont le moyen âge est saturé, une description fantastique du pays que le négus habitait près du Paradis-Terrestre et des îles avoisinantes. Mais à côté de la légende des géants aux yeux luisants, de l'île des Amazones, de la bataille des géants et des griffons, notons, comme un symptôme des idées du temps, la prétendue installation dans le royaume du Prétre-Jean d'un prêtre français qui aurait été fort heureux de voir arriver des compatriotes.

Nous avons là un fil conducteur pour l'explication des « Nouvelles admirables ». En 1484, le roi de Bénin réclamait aux explorateurs portugais des missionnaires chrétiens, ce qui provoquait le voyage de Covilham à la recherche du Prétre-Jean. Or, en cette même année 1484, Jean de Porcon et Michel de Saint-Germain étaient en relations étroites avec la marine portugaise... le roi Jean se plaignait de voir dévaliser par eux ses navires marchands. Traduits pour ce fait devant une commission d'enquête (3), ni Porcon, ni Saint-Germain, vieux récidiviste incarcéré en 1470 par les gens de guerre rochelais pour des pirateries, « dont estoit

(1) Ce rarissime opuscule, dont je dois la communication à l'obligeance de M. Delisle, se trouve au musée Condé (IV, B 66), à Chantilly (Cf. M. L. Delisle, *Une lettre du bâtard d'Orléans acquise pour le musée Condé*. Extrait des *Comptes rendus de l'Académie des inscriptions*. Paris, 1899, in-8°, p. 22-23).

(2) Cf. ms. fr. 6115, fol. 11, 11 v°, 16 v°, etc. ; Fr. 24941, fol. 64.

(3) Délibération du Conseil royal, 6 septembre 1484 (*Procès-verbaux des séances du conseil de régence du roi Charles VIII* (1484-1485), éd. Bernier, dans la *Collection des documents inédits*, p. 89).

par deçà grand bruyt », n'abandonnèrent pour autant leur métier de corsaires. Changeant seulement de quartier, ils opéraient, en 1488, dans les eaux anglaises (1); en 1489, du côté de la Rochelle (2). Cette année-là, nous les voyons ensemble pour la dernière fois.

Le récit de voyage fantastique qui leur est adressé date de l'époque de leur association, par conséquent, de 1484-1489. Le pseudo-signataire, Villages, n'était plus, depuis 1476, « conducteur des gallées de Prouvence ». Mais les qualités de son successeur, Michel Gaillart, administrateur capable, économiste distingué même (3), étaient trop ternes pour effacer l'impression produite par les nombreuses campagnes navales et par les négociations habiles du neveu de Jacques Cœur. Il semble donc que notre voyage fictif ait été rédigé dans une province riveraine de l'Océan où l'on connaissait de nom les capitaines de vaisseaux ponantais et par une vague tradition le capitaine des galères levantines. L'auteur ignorait même que la flottille privilégiée des galères de Provence avait été supprimée en 1484, et, par le fait même, leur « conducteur (4). »

En 1486, Coetanlem, un corsaire breton, dont je raconterai ailleurs l'histoire, s'installait à Lisbonne, à la suite d'une affaire où il avait fait prisonniers des marins de Bristol (5).

(1) Archives nation X[1A] 9318, p. 46. — Michel de Saint-Germain était alors officier du duc Charles de Guyenne (Ms. Fr. 29237, doss. Saint-Germain, pièce 11). Rawdon-Brown, *Calendar of State Papers*. Venetian, t. I, n° 530.

(2) « Aux cappitaines Jehan de Porcon et Moreau... pour accompaigner ledit de Saint-Germain » (juin 1489). Ils étaient à la solde du roi (Ms. fr. 26190, pièce 3).

(3) Cf. p. 388.

(4) Il est bien entendu que je ne parle que de l'époque de la rédaction des « Nouvelles admirables ». La date de l'impression est bien postérieure, et, selon M. Delisle qui a bien voulu me communiquer ses observations, elle est des premières années du règne de François I[er].

(5) *Bulletin de la Société archéologique du Finistère*, t. VIII, p. 153, 165, etc.

Quatre ans auparavant, des navires de cette ville, frétés par John Jay Junior et commandés par Thomas Lloyd, avaient erré dans l'océan (1), à la recherche de la grande île (*breas-î*), bien connue dans les légendes galloises, l'île d'où venaient les beaux bois appelés bois de Brésil (2), en raison de leur provenance, et bois d'Irlande (3), parce que les courants les jetaient sur les côtes de la verte Erin. Au château du Louvre, la tour qui contenait la librairie ou bibliothèque de Charles V était lambrissée de bois d'Irlande (4). Ainsi, lors même qu'on eût oublié en Irlande la colonie monastique fondée au XI[e] siècle, prétend-on, de l'autre côté de l'océan et dite la Petite-Irlande (5), *Irland it Mikla*, l'échouage de ces bois d'essences inconnues arrivant du large, laissait supposer l'existence de terres ou d'îles dans l'océan, qu'un portulan, de l'an 1479 environ, marquait au large de l'Espagne, îles de Brésil « Bacille », « San Zorzi (6), » etc.

Dès la fin du XIV[e] siècle, le Français Philippe de Mézières parlait d'un « pais estrange », sis par delà l'océan, « devers Godeland, si loings » que les « naves du roy (de Norvège) mettent trois ans avant qu'elles puissent retourner en Norwège (7) ».

(1) Du 15 juillet au 18 septembre 1480 (HARRISSE, *Cabot*. Paris, Leroux, 1880, in-8°, p. 329, et *Christophe Colomb*, t. I, p. 317).

(2) « II livres de bois de Brezil à faire roses de Paris » sont payées 20 sols en 1468 (Comte DE LABORDE, *les Ducs de Bourgogne*, t. II, p. 349).

(3) « Bois d'Yrlande et bos de quesne », amenés au Crotoy, 1[er] juillet 1462 (Ms. fr. 26088, pièce 86).

(4) L. DELISLE, *le Cabinet des manuscrits de la Bibliothèque nationale*, t. I, p. 20.

(5) Mentionné par trois sagas islandaises, *Landnamabok*, *Eyrbiggia Saga* et *Saga de Torfinn Carlsefne*, elle aurait existé sur les rives du Saint-Laurent (GAFFAREL, *Histoire de la découverte de l'Amérique*. Paris, 1892, in-8°, t. I, p. 267 et suiv).

(6) Italien 1710, fol. 10. Le calendrier placé à la fin indique les dates de Pâques à partir de l'année 1480, d'où je conclus que l'atlas est de 1479.

(7) *Le Songe du vieil pèlerin* (ms fr. 9200, fol. 85). : « Si comme il me fut compté pour vray ou royaume de Norvège, » ajoute Philippe de Mézières.

Christophe Colomb eut-il l'attention appelée là-dessus par les prisonniers de Coetanlem? En 1484, il était à Lisbonne, et, peu après l'arrivée de nos gens, le 20 janvier 1485, il se rendait près des souverains espagnols demander des navires pour aller à la découverte. Or, ce qui tend à prouver qu'il n'appuyait pas seulement son projet de découverte sur les données théoriques de son compatriote Toscanelli, mais sur des traditions venues du nord, c'est qu'il avait poussé une pointe à Bristol et du côté de l'Islande (1).

C'est une question de savoir si les Bretons, dont la navigation s'enveloppait de mystère, n'étaient pas déjà en possession du « secret de Terre Neufve (2) ». A Paimpol, la ville toujours célèbre des Terre-Neuviers, les moines de Beauport déclarent lever sur les morues, merlans et autres poissons pêchés « tant en la coste de Bretaigne, la Terre-Neufve, Islande que ailleurs » une dîme que les gens de Bréhat reconnaissent payer depuis « deux, troys, quatre, cincq, dix, vingt, trante, quarante, cinquante, sexante ans ». La transaction est du 14 décembre 1514. Reste à déterminer s'il faut disjoindre Terre-Neuve de l'Islande ou appliquer aux deux régions les soixante années de pêche mentionnées dans le document, ce qui nous reporterait à l'année 1454 (3). Cette solution n'aurait rien de trop extraordinaire : l'atlas de Bianco, dès 1436, porte, à l'ouest de l'Atlantique, une île *Stocafixa* ou des Morues (*stockfish*), dont la position répond à Terre-Neuve (4).

Les registres de l'amirauté de Honfleur nous auraient donné peut-être une solution; on y voyait, paraît-il, « avant

(1) HARRISSE, *Christophe Colomb*, t. I, p. 305. — LAS CASAS, t. I, p. 227.
(2) Cf. en 1511 (NAVARRETE, *Collection de viages*, t. III, doc. 31, 32).
(3) TEMPIER, *les Bretons en Amérique avant Christophe Colomb*, dans les *Annales de Bretagne*, t. IX, p. 177. — Ch. DE LA RONCIÈRE, *les Navigations françaises*, p. 12.
(4) Septième feuille de l'atlas de Bianco (FORMALEONI, *Saggio sulla antica nautica di Veneziani*, 1784).

que Colomb fust cogneu, des congés pour [aller] à la pesche des morues aux Terres-Neufves,... des journaux et des rapports des pilotes qui en estoient revenus (1) ». Mais ces registres sont tombés en poussière.

Nous aurions eu par eux la confirmation d'un récit du XVII[e] siècle, qui attribuait aux pêcheurs français, à des pêcheurs de baleines, la découverte du Nouveau Monde (2). En cherchant le « repaire ordinaire des monstres », les marins de Capbreton, près Bayonne, « ont descouvert, cent ans avant les navigations de Christophle Colomb, le grand et le petit banc des mourues, les terres de Terre-Neuve, de Capbreton et *Baccaleos* (qui est à dire morue en leur langage). Le pilote, lequel porta la première nouvelle à Christophle Colomb et lui donna la cognoissance et l'adresse de ce monde nouveau, fut un de nos Basques terre neufvier (3). » Il est bien entendu que je ne reproduis cette gasconnade que sous toutes réserves, car nous ne voyons pas sur quel texte elle peut s'appuyer (4).

III

JEAN COUSIN.

Maintenant que nous avons donné un sujet de méditation aux gens qui veulent nous réserver un lambeau de gloire

(1) Lettre de l'abbé Paulmier. Rouen, 19 avril 1659. L'auteur fut à même de compulser ces registres, puisqu'il en fit extraire la copie authentique d'un récit d'expédition (Bibl. nation., collection De Camps 124, fol. 109).

(2) Si THEVET méritait la moindre créance, on pourrait discuter son assertion que des capitaines rochelais découvrirent le Labrador quatorze ans avant Cortereal, en 1487 (*Cosmographie universelle*, L. XXIII, fol. 1022).

(3) CLEIRAC, *Us et coustumes de la mer*. 1647, p. 151.

(4) Sauf un mémoire de mars 1710 adressé par les négociants de Saint-Jean-de-Luz et de Siboure à M. de Planthion, syndic du pays de Labour. (MARGRY, *les Navigations françaises et la révolution maritime du XIV[e] au XVI[e] siècle*, p. 111).

dans la découverte de l'Amérique, faisons justice d'une légende qui n'a que trop duré.

Ouverte depuis deux siècles et perpétuellement reprise, la question de la découverte du Brésil en 1488 par les Français n'est pas encore résolue (1). Voici ce qu'une tradition dieppoise (2), consignée au XVII[e] siècle, nous a conservé :

« Un jeune capitaine dieppois s'étoit distingué par les habiles manœuvres qu'il avoit faites, et par la bravoure avec laquelle il s'étoit battu contre quelques vaisseaux anglois qu'il avoit pris. Le compte qu'on en rendit aux armateurs de Dieppe ne resta point sans aucune distinction méritée; il étoit trop de leur intérêt d'avoir d'habiles capitaines pour ne pas accueillir ceux qui donnoient des preuves de leur capacité; aussi, n'hésitèrent-ils pas, tout jeune qu'il fût, de lui donner le commandement d'un de leurs grands vaisseaux, avec ordre d'élonger de plus en plus les côtes d'Afrique qui devoient suivre celles d'Adra et de Congo, pour lesquelles sa cargaison étoit destinée...

« Cousin partit du port de Dieppe dans le commencement de l'année 1488. Ce capitaine est le premier de l'univers

(1) Je la croyais résolue par mon article sur *les Navigations françaises au XV[e] siècle*; je montrais que Jean Cousin, maître d'équipage en 1505, ne pouvait être capitaine d'une escadre en 1488, et j'expliquais la légende par une confusion du prétendu voyage de 1488 avec celui de Gonneville-Jean Cousin en Afrique et Brésil (1503-1505). M. Le Corbeiller, loin de se rallier à ces conclusions, accepte comme vraie l'expédition de 1488 et invoque à l'appui le prénom d'un marin dieppois en février 1492 : « Jehannet Aubert dit *Nabatous* », devrait, dit-il, ce sobriquet à quelque incident de voyage aux côtes de Batua, non loin du Zambèze. De plus, selon l'abbé de Longuerüe, les Dieppois conservaient du temps de Colbert des observations nautiques remontant au XV[e] siècle; le vieil historien de Dieppe, conclut M. Le Corbeiller, a donc pu lire l'expédition de Jean Cousin dans de vieux journaux de bord (*La question Jean Cousin*, dans le *Bulletin de la Société de géographie*, 1898, p. 383).

(2) DESMARQUETS, *Mémoires chronologiques pour servir à l'histoire de Dieppe et à celle de la navigation française, avec un recueil abrégé des privilèges de cette ville*. Paris, 1785, t. I, p. 91-98. — ASSELINE, *les Antiquités et chroniques de la ville de Dieppe*, éd. 1874, t. II, p. 325.

qui ait su, d'après les leçons de Descaliers, prendre hauteur au milieu des mers; aussi ne serra-t-il plus les côtes, comme avoient fait ses prédécesseurs. Dès qu'il fut sorti de la Manche, il s'élança dans l'océan, et se trouva arrêté au bout de deux mois par une terre inconnue, où il signala l'embouchure d'un grand fleuve, qu'il nomma Maragnon et que, depuis, on a nommé le fleuve des Amazones. Cousin, sur la hauteur prise de cette terre, comprit qu'il falloit, pour gagner le dessus de la côte d'Adra, faire route vers le pôle du midi, en courant sur l'est; à ce moyen, il fit le premier la découverte de la pointe d'Afrique; il donna le nom des Aiguilles à un banc qu'il y observa. Ce jeune capitaine, ayant pris note des lieux et de leur position, revint aux côtes de Congo et d'Adra, où il fit des échanges de ses marchandises, et arriva à Dieppe dans le courant de 1489.

« Les armateurs de cette ville étoient convenus, pour leur intérêt, de garder le secret des découvertes que feroient leurs navires; ils cachèrent celle que Cousin venoit de faire du bout de l'Afrique; ils crurent être les seuls qui pourroient à ce moyen pénétrer jusqu'aux Indes, et en tirer un parti immense... Ils armèrent, à cet effet, plusieurs navires pour les grandes Indes, dont Descaliers leur assuroit l'accès possible, par la facilité trouvée de tourner l'Afrique.

« Cousin, lors de son rapport, s'étoit plaint des inquiétudes et des peines que son second capitaine, nommé Pinçon, lui avoit données pendant son voyage. Cet homme, dur et jaloux de caractère, étoit, à la vérité, plus ancien marin que Cousin; mais il ignoroit, ainsi que ceux de son temps, l'hydrographie, science que Descaliers venoit de faire éclorre, et que Cousin mettoit en pratique. Vincent Pinçon n'avoit pu voir la science de ce dernier sans jalousie, et, pendant la traversée, il n'avoit manqué aucune occasion de donner des marques de la passion qui le dévoroit. Dès qu'il

eut vu Cousin quitter les côtes pour voguer au milieu des mers, où l'on n'avoit point encore pénétré, il avoit tâché de faire révolter l'équipage...

« Outre ce tort personnel de Pinçon envers son capitaine, il étoit encore répréhensible vis-à-vis des armateurs, pour une action contraire à leurs intérêts et à l'esprit de bonne foi avec lequel ils vouloient qu'on agît dans les échanges, afin de mériter la confiance de ceux avec qui ils traitoient. Pinçon avoit été envoyé à terre avec six à sept hommes de l'équipage pour échanger des marchandises avec les habitants de la côte d'Angole. Les effets réciproquement proposés avoient été placés à côté les uns des autres; mais les Africains demandoient une augmentation, que Pinçon ne vouloit point accorder; ce dernier avoit usé de violence et s'étoit emparé, de force, des marchandises présentées par les premiers, qui, pour s'en faire raison, vinrent assaillir les Dieppois lorsqu'ils embarquoient les marchandises; de sorte que ceux-ci avoient été obligés de se servir de leurs armes à feu, et avoient tué plusieurs Africains; ce qui les avoit tellement épouvantés, qu'ils ne voulurent plus se présenter pour faire d'autres échanges.

« L'hôtel de ville, qui faisoit alors le service que la juridiction de l'amirauté fait aujourd'hui, prit le témoignage des officiers subalternes et des matelots de ce navire, et tous les faits ayant été constatés, il fut jugé que Vincent Pinçon, convaincu de s'être écarté des principes de la subordination, de bonne foi et de douceur nécessaires pour la prospérité de la navigation et du commerce, étoit déclaré incapable d'être à l'avenir employé comme officier sur les navires de Dieppe.

« Furieux de ce jugement, Pinçon quitta cette ville et fut demander du service à Gênes. Il y a lieu de penser qu'il eut par la suite occasion de connaître Christophe Colomb, puisqu'il fut un des capitaines de la petite escadre que com-

manda ce grand homme ponr la découverte de l'Amérique.

« Les armateurs de Dieppe tirèrent quelque parti de la découverte du fleuve Maragnon, par des traités qu'ils y firent, en gardant le secret; ce qui leur étoit facile alors, puisque le gouvernement n'exigeoit ni déclaration, ni rapport des endroits où ils alloient, ni de ceux dont ils revenoient.

« Pour profiter de la possibilité de pénétrer aux grandes Indes, les négociants donnèrent à Cousin le commandement de trois navires chargés de marchandises et bien armés. Descaliers assura ce capitaine du succès de cette entreprise s'il faisoit attention aux observations qu'il lui laissoit par écrit, et à la vraie position de l'Inde qu'il lui donnoit. Cousin s'étoit trop bien trouvé de ses leçons pour ne pas s'y conformer; ce marin tint le milieu des mers entre l'Afrique et l'Amérique qu'il avoit découverte, tourna le cap d'Afrique, qu'il avoit nommé des Aiguilles, et que les Portugais nommèrent cap de Bonne-Espérance, et toucha aux grandes Indes, où il fit les échanges les plus avantageux. Il revint à Dieppe environ deux ans après son départ. »

C'était beaucoup pour le même homme d'avoir prévenu Colomb en Amérique, Gama aux Indes. Aussi, quand on examine de près le texte du chroniqueur dieppois, ne tarde-t-on pas à relever des inexactitudes et des anachronismes stupéfiants. Cet historien, qu'on prétend familier avec les archives de Dieppe, ignore qu'il y avait une amirauté à Dieppe au XVe siècle et que le lieutenant de l'amiral seul connaissait des « questions, débats et procès entre gens de guerre et aultres... advenus en mer (1) ». L'hôtel de ville n'aurait donc eu aucunement à intervenir dans le cas d'insubordination de Pinçon. Mais il y a plus fort : le cartographe

(1) Entreprises de l'amiral de France sur la juridiction de l'archevêque de Rouen à Dieppe, vers 1480 (DE FRÉVILLE, *Mémoire sur le commerce maritime de Rouen*, t. II, p. 405).

Desceliers, dont Jean Cousin aurait été l'élève en 1488, vivait en 1553 (1) ! L'anachronisme s'explique par une confusion du personnage de la légende avec un quasi-homonyme, « Jehan Cossin, marinier, » auteur d'une *Carte Cosmo ou Nouvelle description du monde en* 1570. Mais quelle créance accorder à un historien qui commet de telles erreurs.

Et pourtant le Jean Cousin de 1488 n'est pas un mythe. A cette époque, il existait bien un marin de ce nom ; seulement, il n'était pas dieppois et encore moins capitaine de vaisseau. Dans les registres des confréries de la charité de Honfleur, parmi les humbles frères servants, s'est inscrite toute une dynastie de Jean Cousin : elle commence à 1482 (2), et les premiers du nom ont pris part à une expédition célèbre.

Le 24 juin 1503, l'*Espoir* de Honfleur partait à destination des Indes orientales (3). Au lieu de doubler le cap de Bonne-Espérance, l'*Espoir,* dérivant beaucoup dans l'ouest, vira de bord vers les Indes occidentales, « où d'empuis aucunes années en ça, les Dieppois et les Malouinois et autres Normands et Bretons vont quérir du bois à teindre en rouge cotons, guenons et perroquets ».

Or, en tête des dix-huit hommes « du mestier de la mer, » qui revinrent de l'expédition, on lit les noms de « Jean Cousin l'aisné, autre dit le jeune, » c'est-à-dire, en langage du temps, le père et le fils. Nous avons là, en double exemplaire, le fameux Jean Cousin de la légende dieppoise.

(1) Nous avons des cartes de Desceliers datées de 1546, 1550, 1553.

(2) 1482, Jehan Cousin. — 1507, Guillaume Cousin. — 1509, Pierre Cousin. — 1518, Jehan Cousin. — 1527, Marguerite, veuve de Jehan Cousin. — 1528, Pierre Cousin, le jeune. — 1554, Jehan Cousin (Registre des confréries de la charité de Honfleur, d'après une communication qu'a bien voulu me faire le savant historien de Honfleur, M. Ch. Bréard).

(3) D'Avezac, *Voyage du capitaine de Gonneville*, dans les *Annales des voyages*, juillet 1869, p. 53-81.

Deux suppositions sont possibles : ou l'un de ces homonymes et plutôt le père, le maître d'équipage, était de ces Normands, familiarisés avec les parages du Brésil, qui purent guider le navire en utilisant les vents alizés, et alors il aurait fait une expédition antérieure sur les côtes d'Amérique. Ou bien la légende dieppoise, réduite dans ses grandes lignes à une campagne aux Indes occidentales et au Brésil et à un engagement avec les indigènes, se rapporte au voyage de l'*Espoir*, qui a un schéma identique. C'est à cette dernière solution que je me rallie.

CHARLES VIII

I

RÉACTION CONTRE LA POLITIQUE DE LOUIS XI.
Proclamation du libre-échange. Répression de la course.

La réaction contre la politique de Louis XI fut d'autant plus violente que ce vieillard atrabilaire, vers la fin de sa vie, infligeait « d'aspres pugnitions, pour estre crainct (1) ». Elle s'attaqua non seulement aux favoris du vieux roi, mais encore à ses conceptions économiques. Le libre-échangisme triompha. A la requête des États de Languedoc, le privilège des quatre galéasses de France fut révoqué (2).

En proclamant la liberté du commerce le 8 mars 1484, Charles VIII flétrissait la politique économique qui « puis vingt cinq ou trente ans en çà », ruinait le Languedoc (3). Le protectionnisme, frappé à mort, eut un dernier soubresaut d'agonie et parut revivre. « Puis naguères, dit Charles VIII le 10 janvier 1485, aucuns ont trouvé moïen d'obtenir de

(1) COMMINES, éd. Dupont, t. II, p. 232.

(2) *Procès-verbaux des séances du Conseil de Charles VIII* (1484), éd. Bernier dans la collection des Documents inédits, p. 123. — Bibliothèque de Reims, ms. 870, pièces 10 et 18. — Latin 9179, fol. 131.

(3) SPONT, *la Marine française sous le règne de Charles VIII* (1483-1493), extrait de la *Revue des questions historiques*, 1er avril 1894, Paris, 1894, in-8°, p. 56.

nous lettres pour deffendre » toute importation d'épiceries et denrées du Levant « si elles ne sont entrées, mises et deschargées au port d'Aigues Mortes (1). » Les propriétaires des galéasses de France, Gaillart et Moreau, avaient, en effet, su intéresser au maintien du privilège des galéasses un des courtisans les plus écoutés, en hypothéquant à Philippe de Commines l'un de leurs navires (2). Au besoin, ils défendaient les armes à la main ce qu'ils estimaient être comme par le passé leur monopole. Une nave de Perpignan, montée de trois cent cinquante hommes, ayant eu l'audace de prétendre charger dans le port d'Aigues-Mortes des marchandises réservées aux galéasses, Moreau et le gendre de Gaillart, Jean Le Pelé, se firent justice eux-mêmes. Leurs bâtiments, la *Notre-Dame Sainte-Marie* et la *Notre-Dame Saint-Nicolas*, assaillirent la nave qui perdit plusieurs hommes tués ou blessés et fut prise à l'abordage dans les eaux mêmes d'Aigues-Mortes; en représailles, la *Notre-Dame Saint-Nicolas* était bloquée et assiégée plus de trois semaines dans le port de Villefranche (3). C'était pour les protectionnistes un bien mauvais moyen de défendre leur cause, et bientôt l'on ne s'occupa même plus de leurs revendications. Pour le moment, le gouvernement se désintéressait des affaires méditerranéennes pour surveiller les révolutions d'Angleterre.

Nous tenions l'Angleterre à discrétion par la soif et par la terreur. La croisière d'une bande de corsaires sur la route des convois de Bordeaux inquiétait fort les seigneurs britanniques, de tout temps grands buveurs de vins (4). Quant à

(1) Archives de Marseille, livre Noir, fol. 159 v°, citées par SPONT, p. 57.

(2) En avril 1483 pour 9,250 livres (SPONT, p. 58).

(3) Septembre 1484 (Archives nation., JJ 216, fol. 43 v°, etc., impr. dans SPONT, p. 58-60).

(4) *Procès-verbaux du Conseil de régence*, p. 89. — En août 1483, les Anglais réclamaient protection pour leurs marchands de vins (GAIRDNER, *Letters of Richard III*, t. I, p. 35).

leur souverain, Richard III, inquiet comme tous les usurpateurs, vulgaire assassin par surcroît, il tremblait d'être dépossédé par l'héritier légitime, Henri Tudor, comte de Richmond, réfugié chez le duc de Bretagne. Réclamé déjà par Édouard IV sous prétexte de réconcilier par un mariage les deux Roses, le malheureux allait être victime de cette extradition déguisée, quand un exprès l'arrêta au moment où il s'apprêtait à embarquer à Saint-Malo. L'intervention énergique de l'amiral de Bretagne l'avait sauvé. L'amiral Du Quélénec avait véhémentement reproché à son suzerain de flétrir les traditions de l'hospitalité bretonne.

Au lieu de livrer son hôte (1), le duc lui donna quinze cents hommes et une quinzaine de navires pour tenter la fortune. Le 13 octobre 1483, après une traversée orageuse, Henri Tudor abordait à Poole, dans le comté de Dorset. Des soldats postés sur la côte l'invitaient traîtreusement à descendre. Il se méfia, reprit le large et fut poussé vers La Hougue, d'où les officiers français le rapatrièrent en Bretagne (2).

Cet échec exposait la Bretagne à la vindicte anglaise. Il fallut, en décembre 1483, doubler l'escorte des convois bretons et parer à la défense des côtes dès la première alerte (3). Mais le duc François II, au moment d'engager les hostilités, retomba dans sa pusillanimité première. En lutte ouverte avec quelques-uns de ses barons, il chercha l'appui de l'ennemi et reçut promesse d'un corps de six mille Anglais (4), bientôt réduits à mille, que Guillaume Guillemet eut ordre d'aller quérir à la tête de sept bâtiments. Sans garantie désormais contre les menées de Richard III, dont le trésorier de

(1) Dupuy, *Histoire de la réunion de la Bretagne à la France*. Paris, 1881, 2 in-8°, t. II, p. 43.

(2) Clairambault, vol. 473, p. 213. — Spont, p. 7.

(3) Archives de la Loire-Inférieure, E 212.

(4) 10 juin 1484 (Dupuy, *Histoire de la réunion de la Bretagne à la France*, t. II, p. 3).

Bretagne s'était fait le bas agent, le proscrit Henri Tudor s'évada en France (1).

Le gouvernement des Beaujeu lui fit le meilleur accueil. Entraîné à la dérive d'instinctives haines contre « les Angloys, noz anciens ennemis (2) », il n'avait plus les égards exagérés que Louis XI témoignait à son « très cher et très amé cousin (3) ». Pour ne pas déplaire à Richard III, Louis XI n'avait-il pas empêché un capitaine de navire de guerre écossais, volé par les Anglais, de se faire justice (4) !

Tout opposée, la politique nouvelle permit à l'amiral de France (5) d'approvisionner en armes et en munitions une escadrille de corsaires. Gentilhomme du pays de Léon, Jean Coetanlem, après avoir fait ses premières armes en 1475 dans la flotte française (6), avait vendu ses biens pour aller en courses. Nef florentine des Frescobaldi, bâtiment espagnol chargé de tapisseries, de quelque pavillon que se couvrît un vaisseau, s'il était dans les eaux anglaises, il était bon à être écumé par la *Cuiller* du terrible corsaire, le *Singe,* le *Griffon,* le *Picard,* la *Figue* et la barque de Morlaix (7). Coetanlem était « censé notoirement roy et gouverneur de la mer, et il n'avait trouvé oncques en la mer son plus puissant ne son supérieur (8). »

— Les gens de Bristol s'émurent : ils armèrent trois grandes

(1) Novembre 1484 (SPONT, p. 9, 10).
(2) 8 mars 1484 (Franç. 20409, p. 26).
(3) 25 avril 1483.
(4) Aussi accorda-t-on 600 livres d'indemnité au capitaine de la nef de guerre la *Marie* d'Écosse, Jean Darrompel, seigneur du Lac (*Procès-verbaux des Séances du conseil de régence,* éd. Bernier, p. 71).
(5) *Ibidem,* p. 226.
(6) En 1475, il avait reçu de Louis XI conjointement avec Jean Boulart, 200 livres pour acheter une nef espagnole et « servir en guerre sur la mer » (Franç. 32511, fol. 360).
(7) Équipés par Pierre Forget, Yvon Bochet, Olivier de La Boexière, Pierre Perrault, armateurs de Saint-Pol de Léon. Mandement ducal les obligeant à restitution, 1er décembre 1486 (Publié par LE MEN, *Bulletin de la Société archéologique du Finistère,* t. VIII, p. 150, 159).
(8) *Bulletin... du Finistère,* t. VIII, p. 170.

nefs bien munies d'artillerie, doublèrent les équipages et escortèrent processionnellement jusqu'au port les trois capitaines qui avaient fait « célébrer une messe devant l'ymaige de Monsieur Saint George, pour que Dieu leur eust donné l'eur de rencontrer ledit Jehan Coatanlem en la mer : ce que Dieu leur donna le lendemain. »

La *Cuiller*, le *Singe* et un troisième bâtiment bretons avaient été aperçus dans les parages de Bristol : ils furent rejoints à une lieue et demie de la côte bretonne. « Nous sommes un contre cinq », déclara froidement Coetanlem en voyant pointer et grandir à l'horizon les hautes mâtures des bâtiments de Bristol, la *Trinity* de cinq cents tonneaux, la *Mary Grace* de trois cents, et un troisième vaisseau. — Mieux vaut nous retirer, observèrent quelques-uns. — Jamais! C'est à dur pas que victoire se gagne. Tenez bon, et vous aurez rendu au pays plus grand service que de mémoire d'homme ne fût. » Et Coetanlem, aidé de son lieutenant Alain Plouecras, cadet de Bretagne, « en qui de tout se fioit, » reçut si rudement l'ennemi qu'après cinq ou six heures de combat, les Anglais demandèrent un répit de deux heures. L'armistice fini, Coetanlem, par une furieuse attaque à l'abordage, emporta la *Mary Grace* et se rendit maître de toute l'escadrille. Le bruit courut même qu'il emmenait prisonniers en Bretagne les plus riches habitants de Bristol (1).

A peine le vainqueur eut-il jeté l'ancre au Plomb, près de La Rochelle, pour soigner ses blessés et rhabiller ses nefs, que l'administration rapace mit la main sur le butin. A des titres divers, les amiraux de France, de Guyenne (2) et de Bretagne (3) entendaient prélever chacun leur part, leur *droit de admiralerie*.

(1) Dépositions relatives aux armements de Coetanlem (*Bulletin de la Société archéologique du Finistère*, t. VIII, p. 165 et suiv.).

(2) *Procès-verbaux du Conseil de régence*, p. 226 : 13 décembre 1484.

(3) *Bulletin... du Finistère*, t. VIII, p. 153.

Tracassé de tous côtés, le breton accepta de guerroyer contre les Maures d'Afrique pour le compte du Portugal. Il prit congé de son suzerain et reçut de lui, paraît-il, en témoignage d'estime, douze cents pièces d'or. Ni le palais dont il fut gratifié à Lisbonne, ni les biens dont le roi de Portugal (1) le combla ne fixèrent longtemps son humeur vagabonde. En 1486, il était au service de René II de Lorraine, qui contestait au roi Charles VIII la possession de la Provence. L'ancien lieutenant de Villages, Jean Pestel, et un compagnon du vice-amiral Coulon, Étienne de Thiros (2), commandaient deux autres navires de René II.

Cette défection avait été provoquée par une mesure vexatoire, quoique très juste, du Conseil de régence. Les corsaires s'étaient vu interdire tout départ en mer s'ils ne déposaient une caution préalable, bonne et suffisante, entre les mains des justiciers les plus proches. Las de payer « la dampnification » faite par eux à nos alliés, le roi avait aussi voulu donner satisfaction aux Portugais, indisposés par les pirateries de Saint-Germain, Porcon et Jean Du Ru, et tout prêts à « donner secours aux Anglois contre le royaume (3). » La seule critique qu'on puisse faire au nouvel édit, c'est qu'il n'avait pas une portée générale. Le roi autorisait la course sans contrôle contre « ceulx qui en leur chief d'ancienneté se portent ses ennemyz ». Cette expression vague fournissait aux corsaires un moyen d'éluder les prescriptions royales : ils ne s'en firent point faute. Longtemps, ils tinrent en échec la justice, et « pour fuyr, délayer et éviter la restitution des biens prins », lassèrent par des appels réitérés leurs

(1) *Bulletin de la Société archéologique du Finistère, ibidem.*

(2) Passeport de René II pour ses capitaines de navires Pestel, Coctanlem, Thiros, et Georges Doria. 28 septembre 1486 (Archives de Meurthe-et-Moselle B 3, fol. 9). — En 1473, Étienne de Thiros est mentionné comme confrère de la confrérie Notre-Dame de Honfleur (Reg. de la confrérie à Honfleur).

(3) *Procès-verbaux du Conseil de régence*, p. 78, 89.

victimes, ce qui obligea la royauté à intervenir encore (1).

Pour le moment, en 1485, les affaires de Flandre et d'Angleterre leur donnaient assez d'occupation. Au moment où les sires de Ravestein, de La Gruthuyse et de Beveren, qui déniaient à Maximilien d'Autriche tout droit de mainbournie sur les pays flamands (2), recevaient de France huit mille hommes de renfort, de l'artillerie et de la cavalerie, nos marins étaient dirigés sur la Hollande; quatorze grands navires allaient soutenir les *hoeks* contre les *cabillauds*, les « hameçons » contre les « morues » : c'étaient les noms de deux factions célèbres (3). L'un des chefs de l'expédition, Georges le Grec (4), prenait, peu après, de concert avec Coulon le jeune, neveu du célèbre vice-amiral, le commandement d'une flotte réunie à Honfleur.

Il s'agissait de mener à terme l'opération manquée par les Bretons, le débarquement d'Henri de Richmond en Angleterre. La flotte mit à la voile le 1er août 1485; à bord du *Poulain* de Dieppe, était Philibert de Chandée, capitaine des quinze cents irréguliers recrutés par le prétendant (5). Au bout d'une semaine de navigation, on prit terre dans le pays de Galles, d'où il semble résulter que Coetanlem était venu reconnaître les parages l'année précédente. Du coup, la flotte que les Anglais « en merveilleuse et grande division » avaient péniblement assemblée à Southampton pour nous prévenir (6), perdait sa raison d'être. Quelques jours

(1) *Ordonnances*, t. XXI, p. 371, note : Ordonnance d'août 1493.

(2) Les insurgés flamands, après avoir invoqué l'arbitrage du roi de France le 15 octobre 1483 et obtenu une promesse d'appui le 25 octobre 1484, reçurent en février 1485 les renforts français (PÉLICIER, *Essai sur le gouvernement de la dame de Beaujeu*. Paris, 1882, in-8°, p. 112).

(3) *Ibidem*, p. 113.

(4) La *Figue* de Georges le Grec fit campagne contre Maximilien (Franç. 30927, dossier Bissipat 1137, p. 228).

(5) SPONT, p. 10. — Philibert de Chandée reçoit 2,000 livres en 1493 (Franç. 32511, fol. 421).

(6) Le duc de Bretagne, qui craignait d'être attaqué par elle, avait fait

plus tard, nous n'avions plus à redouter de sa part une agression. Richmond, vainqueur, était couronné sous le nom de Henri VII.

Nos marins n'avaient pas attendu, pour quitter les côtes anglaises, l'issue de la campagne.

Le 19 août 1485, à la tombée de la nuit, au moment de doubler le cap Saint-Vincent, les quatre galéasses de Flandre du capitaine Barthélemy Minio se trouvèrent en face de sept bâtiments. Coulon le jeune et Georges le Grec, postés dans l'embuscade habituelle, barraient la route. Il faisait trop obscur pour engager le combat. Coulon profita des dernières lueurs du crépuscule pour tourner l'escadrille vénitienne, de façon à la prendre en queue et à lui couper la retraite. Le lendemain, dès l'aube, il attaqua. Moins rompus que leurs adversaires au métier de la guerre, n'ayant que huit bombardiers par bâtiment, les Vénitiens soutinrent néanmoins le combat durant vingt heures. Laurent Michiel, patron d'une des galéasses, était blessé à mort; Jacques Dolfin, qui en commandait une autre, vit tomber à ses côtés son frère Jérôme et quatre-vingts hommes : son bâtiment, la *Dolfina*, succomba dans une attaque à l'abordage. Les galéasses *Loredana, Nadala*, *Molina* se rendirent. Les Vénitiens comptaient cent trente morts et trois cents hommes hors de combat : les cadavres furent jetés par-dessus bord, les blessés déposés à terre, les survivants amenés à Lisbonne et relâchés (1). Ces derniers furent entourés d'égards par le roi de Portugal, en souvenir, paraît-il, de l'accueil fait à l'un de ses prédécesseurs, Pierre, dans la cité des lagunes (2). On

armer, par son amiral et son vice-amiral, 12 des plus grands vaisseaux bretons. Avril (Clairambault, vol. 825, fol. 102 v°).

(1) Domenico MALIPIERO, *Annali Veneti* dans l'*Archivio storico italiano*, t. VII, part. II, p. 621. — HARRISSE, *Les Colombo*, doc. XXVI. — SABELLICUS, *Rerum Venetarum*, decad. IV, l. III. — SALVAGNINI, p. 219, doc. LXXXVI. — SPONT, p. 11.

(2) En 1428.

se demande pourquoi les Vénitiens n'avaient pas donné suite à la prescription du Sénat de faire escorter les galéasses jusqu'au cap Finistère par le capitaine de guerre P. Duodo (1). Cette négligence leur coûtait deux cent trente mille ducats.

Il n'était pas facile de tirer parti de cet énorme butin. Le roi de Portugal avait refusé de le laisser écouler sur ses marchés. Aussi Coulon et ses acolytes, Porcon, Frotet, Georges le Grec firent-ils part à deux. Six de leurs vaisseaux partirent pour l'Angleterre avec les épices, le muscat, le coton et le raisin sec des cargaisons vénitiennes, tandis que Coetanlem, rencontré à Lisbonne, et Thiros passaient en Provence. Mais partout ils furent poursuivis par les récriminations de la République. Avisée par son agent à la Cour de France, Venise adressa des réclamations à René II de Lorraine (2), qui employait les deux derniers corsaires. Ferdinand d'Aragon, dont les sujets avaient des marchandises à bord des galères capturées, mettait Henri VII en demeure de fermer ses ports aux pirates (3). Enfin, en France, la régente, menacée de complications diplomatiques et de représailles commerciales (4), faisait séquestrer le butin et donnait ordre à Coulon, à peine de retour en Normandie, de venir se justifier à la Cour : un sauf-conduit de six semaines était accordé au prévenu (5).

Les marins étaient exaspérés. Un héraut d'armes vénitien envoyé à Honfleur reconnaître les prises, fut assassiné par le fils du maître de la *Gabrielle*, Jean Frotet : un second émissaire dut se barricader dans une hôtellerie (6). L'amiral

(1) Prescription du 11 février 1485 (Archives de Venise, *Senato* I, reg. 1 des *Incanti di galere*, fol. 114).

(2) SALVAGNINI, p. 229.

(3) SPONT, p. 12.

(4) Melchior Trevisani recevait, de la République, l'ordre de saisir une galéasse du roi dans les eaux d'Alexandrie. 3 novembre (SPONT, p. 12. — HARRISSE, p. 62-65).

(5) SPONT, p. 12.

(6) Archives nation., JJ 220, fol. 233. — SPONT, p. 13.

de France, faisant cause commune avec ses marins, prit leur défense dans une lettre énergique jusqu'à friser l'impertinence : « Le roy vostre père, écrivait-il à Charles VIII, me commanda faire la guerre aux Vénitiens comme hérétiques et ses ennemys; depuis, ne m'avez fait sçavoir qu'eussiés alliance avecques eulx. Les Vénissiens avoient délibéré, s'ilz eussent esté les plus forts, de geter en la mer et noyer tous vosdites gens et prendre vos navires. La loy de la mer est, quand on ne veult amener et que on se combat, on confisque tout (1). » Et en effet, si le traité du 23 septembre 1484 avait ratifié les bonnes relations des Vénitiens avec la France (2), leurs armements, vrais ou supposés, en faveur de René de Lorraine (3) qui nous réclamait la Provence, justifiaient l'agression du cap Saint-Vincent.

Du reste, ajoutait l'amiral, le butin est partagé et vendu; comme les trois quarts des marins sont étrangers, « aucune rescousse » n'est possible. Attirés par la réputation et par les exploits fructueux du vice-amiral Coulon, nombre de corsaires exotiques étaient en effet venus s'installer à Honfleur: les Bretons et les Écossais, qui prédominaient, ne s'entendaient point toujours : « traistre angloys », criait Jean de Porcon au bâtard Douglas, capitaine du *Trésor de France!* et la querelle des capitaines dégénérait en rixes entre les équipages (4). Les Danois avaient appris également la route de France : le 26 août 1485, par le travers du raz de Saint-Mahé, deux de leurs corsaires, Pothast et Pynynck, enlevaient le *David* du Blavet, qui revenait de Madère avec une riche cargaison de sucre et de confiture. Ce bâtiment de

(1) Honfleur, 21 novembre 1485 (Orig. à Saint-Pétersbourg : copie, Bibl. nat. n. acq. franç. 3295, fol. 74 v°. — HARRISSE, *Les Colombo de France et d'Italie*, p. 53-65).

(2) PERRET, dans la *Bibliothèque de l'École des chartes*, t. LI, p. 642.

(3) Lettre du duc de Savoie. Moncalieri, 17 janvier 1485 (SPONT, p. 61).

(4) SPONT, p. 7-8.

deux cent cinquante tonneaux, tonnage des plus respectables pour l'époque, n'était plus qu'à deux lieues de la côte (1). Je ne sais pour quelle cause la France voulut châtier cet outrage, dont elle rendit responsables les Hanséates de Lübeck et Hambourg (2).

II

GUERRE DE BRETAGNE

Les relations s'envenimaient entre la France et la Bretagne. Les bannis d'un pays trouvaient asile et confort dans l'autre. Les insurgés bretons, appuyés ouvertement par la France, marchaient sur Nantes en réclamant la destitution de Landais et l'amnistie pour tous. Satisfaction leur fut donnée : le 19 juillet 1485, le corps du puissant personnage qu'avait été le trésorier Landais, se balançait au gibet de Biesse (3).

François II, de son côté, avait recueilli Jean de Chalon, prince d'Orange, et Louis, duc d'Orléans, menacés d'arrestation pour avoir fomenté des troubles à la Cour. A une note d'avoir à s'expliquer sur ses relations avec Maximilien d'Autriche, il répondit par la formation d'une coalition féodale destinée à renverser les Beaujeu. C'est ce qu'on a appelé la *Guerre folle*, folle et criminelle dans ses origines, folle par la façon dont les insurgés l'engagèrent.

Dès l'abord, ils montrèrent la faiblesse de leur service de renseignements. Ils croyaient la marine royale désorganisée; ils avaient confisqué la *Figue* de Georges le Grec

(1) De La Nicollière-Teijeiro, *La marine bretonne aux XIVe et XVe siècles*, p. 68.
(2) Spont, p. 15.
(3) Dupuy, *Histoire de la réunion de la Bretagne à la France*, t. II, p. 63, 76.

que la tourmente (1) avait poussée dans le goulet de Brest (2); ils escomptaient d'autre part le mécontentement de Louis de Bourbon et de ses marins. « Vous conduirez et aiderez Monseigneur d'Orléans à faire toute bonne chose pour le royaume », écrivait Dunois à l'amiral (3). Le malheur était que le bâtard de Bourbon, trop compromis, venait d'être relevé de son office : le nouvel amiral, Malet de Graville (4) dont plus d'un grand personnage avait brigué les fonctions, allait prendre vigoureusement l'offensive; et comme c'était un homme de guerre éprouvé, il sut assez s'imposer pour prendre la haute direction de la guerre.

Malet, marchant sur Odet d'Aydie, le rejette de Saintes sur Blaye, puis hors de Guyenne : le roi fait son entrée à Bordeaux le 7 mars 1487. Dunois est refoulé de Parthenay sur la Bretagne que trois corps d'armée envahissent par la ligne Ploërmel-Vannes, coupant en deux la province.

Surpris à Vannes, le duc n'a que le temps de se jeter dans les vaisseaux du Croisic et de Guérande, amenés par le prince d'Orange (5). « Grand nombre de soudars » sont à ses trousses sur les navires trouvés au port. François II affolé prescrit à tous les armateurs de gagner le large « en bonnes flottes » et de s'y tenir en armes jusqu'au 5 juillet (6). Alors entre en scène la marine normande dont une nef bretonne, en vedette du côté de la Seine (7), a éventé trop tard les préparatifs.

(1) Franç. 30927, doss. Bissipat 1137, p. 228.

(2) Elle était commandée en 1487 par le capitaine breton Jean de Kersauson (DE LA NICOLLIÈRE-TEIJEIRO, *La marine bretonne*, p. 64).

(3) DUPUY, *Histoire de la réunion de la Bretagne*, t. II, p. 97.

(4) JALIGNY, *apud* PÉLICIER, *Le gouvernement de la dame de Beaujeu*, p. 128, n. 1.

(5) Archives de la Loire-Inférieure, reg. de Chancellerie de 1487, B 1172 fol. 213-217.

(6) 7 juin (*Ibid.*, fol. 211).

(7) En mai 1487, le capitaine d'une nef de guerre bretonne proposait à

En vain, le 10 juin, « la grant neff de Morlaix, la grant neff de Baspaoul et autres bons navires estans au quartier de Morlaix » ont ordre de barrer la route à ces « malveillans et ennemys (1) ». Le capitaine de la grande nef ducale, commandant la division, Derien Ledu, n'est pas encore prêt (2) que la flotte française a déjà passé. Nantes est investie le 15 juin par les troupes de terre. Le lendemain, tous les bâtiments de la région se garent sous les remparts de la place ou au Croisic (3).

La flotte normande a pris position à Belle-Isle (4). « Venez par deçà tout incontinent, écrit le chancelier de Bretagne à Bizien de Kerousi, capitaine de la nef amirale ancrée à Saint-Malo; car jamais plus grand service ne pourriez faire au duc (5) » En l'attendant, trois navires de guerre (6), puis toute la flottille du pays de Raiz, Bourgneuf, Bouin et Pornic (7) défendent l'entrée de la Loire sous les ordres de Jacques Jouan et Jean Bouchart, petits-fils l'un du premier marin qui ait été anobli pour service à la mer (8), l'autre du premier amiral breton. Le ravitaillement de Nantes n'en devient pas moins difficile; Nicolas Coetanlem, par deux fois, force le blocus à la tête d'une escadrille chargée de vivres (9).

un corsaire harfleurais de « gaigner ung bon pot de vin » sur un navire anglais aperçu sur la côte de Caen (SPONT, *La marine française sous le règne de Charles VIII*, 1483-1493, extrait de la *Revue des questions historiques*, 1er avril 1894, p. 16).

(1) 10 juin (Archives de la Loire-Inférieure, B 1172, fol. 213).

(2) Ordre d'armer, 11 juin (DE LA NICOLLIÈRE-TEIJEIRO, *La marine bretonne...*, p. 60, note 1).

(3) 16 juin (Archives de la Loire-Inférieure, B 1172, fol. 212. — DE LA NICOLLIÈRE-TEIJEIRO, p. 51).

(4) DE LA NICOLLIÈRE-TEIJEIRO, p. 51.

(5) 21 juin 1487 (Dom MORICE, *Mémoires pour servir de preuves à l'histoire de Bretagne*, t. III, col. 546).

(6) 28 juin (DE LA NICOLLIÈRE-TEIJEIRO, p. 51).

(7) 3 juillet (Archives de la Loire-Inférieure, B 1172, fol. 213).

(8) Le 24 juillet 1428 (DE LA NICOLLIÈRE-TEIJEIRO, p. 51).

(9) *Bulletin de la Société archéologique du Finistère*, t. VIII, p. 169.

Enfin arrivent les marins léonards et cornouaillais que l'amiral Du Quélénec a couru rassembler à Brest (1). Réunis à l'escadre de la Loire qui a reçu ordre de se porter le 17 août à l'embouchure du fleuve (2), les Bas-Bretons parviennent à déloger la flotte française. Le 6, l'armée de siège avait décampé, n'ayant pu empêcher l'entrée dans la place d'une armée de secours flamingo-bretonne venue de Saint-Malo et du nord (3). Le 29 août, François II licenciait les cinquante-sept navires réquisitionnés dans ses ports. De n'avoir pas été prévoyant, voici ce qu'il lui en coûta : exemption de fouages, à vie et transmissible aux enfants « hoirs masles », à tous les capitaines, maîtres, quartiers-maîtres, propriétaires et avitailleurs, franchise viagère aux matelots et compagnons (4), de quoi obérer le Trésor pour un demi-siècle, une folie ! D'autant que les marins n'y trouvaient pas leur compte, et pour vivre, certains comme François Du Quélénec, seigneur de Bienassis et proche parent de l'amiral, se faisaient forbans (5).

La leçon porta ses fruits. En décembre, quand il s'agit de déloger du Morbihan la flotte normande embossée devant Auray (6), le duc trouva les fonds nécessaires pour solder deux divisions, le *Griffon*, la *Marie du Conquet* et le *Petit Lion*, montés chacun de deux cent quarante com-

(1) Il était encore à Brest le 29 juillet (Dom MORICE, *Mémoires... de Bretagne*, t. III, col. 550).

(2) *Ibid.*, t. II, col. 1458.

(3) Près de 10,000 hommes, dont 1,500 Flamands commandés par le bâtard Baudouin de Bourgogne (DUPUY, *Histoire de la réunion de la Bretagne*, t. II, p. 115).

(4) *Mémoires... de Bretagne*, t. II, col. 1458. — DE LA NICOLLIÈRE-TEIJEIRO, p. 58, 75 : Jean Riou du Croisic qui avait perdu un bras dans un engagement naval, obtenait, en fait de pension un débit de vins étrangers. Le capitaine de la *Marie* de Brest, André Thibaud, dit Léger-Mesnage, etait loti d'une maison avec jardin dans les faubourgs de Brest. 14 sept. 1487 (Archives de la Loire-Inférieure, B 1172, fol. 213).

(5) Archives de la Loire-Inférieure, B 1172, fol. 53.

(6) L'armée française occupait Auray depuis le 31 octobre (DUPUY, *Histoire de la réunion de la Bretagne*, t. II, p. 119).

battants, appareillèrent de Brest sous les ordres d'Yvon Foucart et de Léger-Ménage, pour faire leur jonction avec la division de Jean de La Verne formée des plus grands navires du Croisic, aux effectifs de cent quarante hommes chacun (1). Cernée le 25 février 1488, la garnison française de Vannes capitula le 3 mars. Auray succomba presque aussitôt après. Le dernier tenant du parti français en Bretagne, le vicomte de Rohan, était forcé, le 26 mars, d'abandonner ses places fortes.

La flotte française s'était retirée dans la Manche où nous la retrouvons le 5 avril 1488 en vue de Southampton. Malipiero, capitaine des galères vénitiennes de Flandre, écrit de cette ville qu'il est menacé par les vingt-cinq vaisseaux du capitaine Saint-Germain (2). Bizien de Kérousi forçant néanmoins notre croisière, avec dix nefs et autant de barques bien armées (3), réussit à embarquer sept cents volontaires secrètement réunis dans l'île de Wight. Pour nous donner le change, Henri VII avait fait « cryer par tous ses portz, sous peyne de la hart, que nul homme ne soyt si hardy de partir de son pays sans congé (4) ».

Nos marins, en particulier Georges le Grec, revinrent désarmer à Honfleur en juin (5). Ils n'avaient pas à intervenir dans la nouvelle campagne de Bretagne. La Trémoille, qui la dirigeait, s'attardait dans la partie continentale de la province. Après la victoire de Saint-Aubin-du-Cormier, il s'avisa enfin que « le principal étoit de gagner les ports de

(1) 26 décembre 1487 (Archives de la Loire-Inférieure, B 1173, fol. 78 v°, 80. — De La Nicollière-Teijeiro, p. 61, n. 2 et p. 75).

(2) Saint-Germain et Porcon capturèrent une carraque génoise dans les eaux anglaises (Rawdon-Brown, *Calendar of State papers*. Venetian, t. I, n° 530. — Spont, p. 14).

(3) 12 avril 1488 (*Mémoires de Bretagne*, t. III, col. 585).

(4) Lettre de l'amiral de Graville. Saumur, 23 mai 1488 (Spont, p. 17. — Archives de la Loire-Inférieure, B 1173, fol. 159 v°. — Dupuy, t. II, p. 132).

(5) Spont, p. 19, n. 1 : Archives nation. JJ 225, fol. 104 v°.

mer », surtout Saint-Malo, où nombre de barons avaient déposé comme en lieu sûr leurs richesses; la ville capitula le 14 août. Bien que les navires trouvés en rade fussent en droit la propriété de l'amiral, Graville s'inclina devant les prétentions du lieutenant royal, afin de ne pas compromettre par des dissensions intestines le fruit de la victoire (1).

La paix (2), conclue le 20 août, ne fut pas de longue durée. François II était mort le 9 septembre, laissant une fille, dont plusieurs partis convoitaient la main et l'héritage. En décembre, le partisan dévoué des Français, le vicomte de Rohan tenait à nouveau la campagne. Par Pontrieux, Châteaulin-sur-Trieux, il poussait jusqu'à Brest, qui capitula en février 1489, avant que le vice-amiral Bizien de Kérousi, envoyé par la duchesse Anne, pût arriver.

Ce coup de maître déjouait les projets du roi d'Angleterre qui venait d'envoyer six cents hommes avec le prévôt de son hôtel Tubervill pour prendre possession du château de Brest (3).

Car Henri VII, après s'être borné à des offres de médiation en 1487, à une intervention déguisée l'année suivante, se décidait à prendre parti. Il expédiait en Bretagne l'armée de Robert Willoughby, sieur de Broke (4). « S'il descendoit cent Anglois en Basse-Bretaigne, tout ceulx du pays clineroient à leur intencion », affirmaient dans leurs rapports les capitaines des garnisons françaises de la région (5).

La suite leur donna raison; et bientôt les douze cents hommes de la garnison de Brest et de Concarneau se trou-

(1) SPONT, p. 18.
(2) Bizien de Kérousi était parti en hâte le 3 juillet chercher des renforts anglais (*Mémoires... de Bretagne*, éd. Dom MORICE, t. III, col. 594; Conf. aussi, col. 583, l'armement de la carraque de Brest et autres navires pour voyager).
(3) 5 janvier 1489 (*Ibidem*, t. III, col. 616).
(4) SPONT, p. 19.
(5) Brest, Guingamp et Concarneau. Lettre du 9 mars 1489 (Franç. 15541, fol. 42 : publié par SPONT, p. 19-20).

vèrent complètement isolés en pays ennemi et cernés par l'armée du maréchal de Rieux. Des trois convois qui s'organisèrent pour leur porter un renfort de trois mille hommes, l'un, le convoi malouin du capitaine Turquet, tombait au milieu de la flotte de Bizien de Kérousi, levée dans les quartiers de Saint-Brieuc, Tréguier et Léon. Après une courte lutte, où une douzaine des leurs périrent, les matelots malouins cédèrent devant le nombre et furent écroués à Morlaix.

Le lendemain du combat, on entendit une vive canonnade du côté de Brest. C'était le second convoi, la division de Honfleur et de Dieppe, qui arrivait en grande diligence (2), sous les ordres de l'amiral Du Quélénec, passé au service de la France (3) plutôt que de donner la main aux Anglais. Il devait faire sa jonction, pour entrer à Brest, avec le convoi malouin. On crut que la grande nef de Morlaix s'était laissé surprendre dans le Goulet. Il s'agissait en réalité de trois navires de commerce allemands qui avaient été, l'un brûlé, les deux autres pillés pour refus de saluer le pavillon français en « callant la voyle (4) ». Le troisième convoi, capitaines Saint-Germain, Porcon, Tiercent, Moreau et Georges le Grec, en formation à l'île d'Aix le 6 juin (5), se dirigeait également vers Brest à travers les croisières bretonnes qui sillonnaient la mer : un tardif contre-ordre venu de la cour n'avait pu le toucher. Charles VIII était sous la menace imminente d'une des-

(1) A La Rochelle, Saint-Malo et Honfleur, sous la direction du secrétaire royal Philippe de La Primaudaye, du vice-amiral Antoine de Lastre, dit Cauwart et de l'amiral de Graville (SPONT, p. 22).

(2) Le vice-amiral Cauwart avait écrit au commandant du convoi de Dieppe et Honfleur de presser son départ de façon que les deux convois normand et malouin fissent leur jonction. Lettre de Cauwart au roi, Saint-Malo, 19 mai 1489 (Franç. 20486. p. 68. — SPONT, p. 23).

(3) A. DE COUFFON DE KERDELLECH, *Recherches sur la chevalerie du duché de Bretagne*. Nantes, 1878, in-8°, t. II, p. 361.

(4) Lettre de Cauwart. Saint-Malo, 6 juin (Franç. 15441, fol. 14 : SPONT, p. 23).

(5) SPONT, p. 24. — Franç. 26190, pièce 3.

cente anglaise en Normandie (1), au moment précis où les côtes étaient dégarnies et la flotte mise en bouteille par l'apparition subite de Bizien de Kérousi dans le Goulet de Brest.

Le 14 juin, Bizien occupait les passes à la tête du *Grand Lyon* et de vingt-et un navires : il attendait encore une vingtaine de bâtiments. La *Souveraine de Saint-Savinien*, de quatre-vingts hommes d'équipage, maître Héliot Richard, parvint, en forçant le blocus, à porter à La Rochelle un avis de la garnison demandant deux cents hommes de renfort (2). — Défendez-vous à outrance, écrivit Charles VIII aux capitaines Carrel et de Monestay, ainsi qu'aux capitaines des navires bloqués : Saint-André arrive à votre secours avec dix mille hommes : et les derniers navires de guerre du royaume, joints à une trentaine de grosses hourques danoises, « quelques navires qu'ils rencontrent sur mer, seront assez forts pour leur passer sur le ventre (3). » Ainsi encouragée, la garnison tint ferme.

Frotet, maître de la *Gabrielle*, eut l'un de ses fils tué dans la place de Brest, un autre à bord, et son navire coulé par les Bretons (4). Dans les derniers jours d'août, l'escadre de secours arriva sur rade sous les ordres de l'amiral de Graville. Bien qu'elle ne comprît qu'une douzaine de navires de guerre, la grande nef amirale la *Loyse*, la *Marie* et la *Madeleine* de Cherbourg, cinq nefs de Dieppe, et les bâtiments de Porcon, du petit Porcon, de Tuvache et de Lospital (5), elle mit

(1) Lettres de Charles VIII. Amboise, 14 juin (Franç. 22406, fol. 45. — Spont, p. 25).

(2) Franç. 26190, p. 3 v°.

(3) *Mémoires pour l'histoire de Bretagne*, éd. Dom Morice, t. III, col. 646.

(4) Archives nation. JJ 220, fol. 233 : Spont, p. 26-27. — Le maréchal de Rieux, qui dirigeait le siège de Brest, avait trop peu de troupes pour réussir. Lettres du 27 juillet 1489 (*Mémoires... de Bretagne*, t. II, col. 1522).

(5) Spont, p. 26.

en fuite les bâtiments du vice-amiral breton affaiblis par leur longue croisière et menacés d'être pris entre deux feux. Après un siège de sept mois, le maréchal de Rieux décampait en même temps à l'approche de Saint-André : il abandonnait sous les murs de la place son artillerie, qui tombait au pouvoir des Français (1). L'amiral de Graville n'eut plus à s'occuper que de protéger la pêche contre les corsaires anglais (2).

En Bretagne, la dissension, la révolte était partout, la misère extrême : Rieux était insurgé contre la pauvre duchesse qui, n'ayant plus le sou pour satisfaire ses âpres auxiliaires anglais, en renvoya une partie : les rudes paysans des montagnes noires en Cornouaille étaient soulevés (3). Bizien de Kérousi était obligé de protéger les côtes contre une foule d'écumeurs de mer (4). Et pourtant le découragement n'avait aucune prise sur la vaillante petite Anne.

Au printemps de 1490, tous les armateurs bretons eurent ordre d'équiper leurs bâtiments et les marins de se tenir prêts à embarquer au premier signal, pour barrer la route aux troupes de relève envoyées à Brest. Avec les mêmes intentions, Willoughby croisait du côté du Cotentin. Ses vingt grands navires, aux premiers jours d'août, jetaient cinq à six mille hommes aux villages de la Hague et de Quettehou qui furent réduits en cendres (5). Des Anglais natifs de Valognes avaient préalablement fait passer « à leurs amys de par deça » le charitable avis d'avoir à garer leurs biens (6).

(1) Dupuy, t. II, p. 180.

(2) Asseline, *Antiquités et chroniques de Dieppe*, t. I, p. 203; 12 novembre.

(3) Dupuy, t. II, p. 195 et suiv.

(4) Il prit en particulier sur Guillaume Le Forestier, Jean Hervé et Macé le Besquen, une pinasse qu'il ramena à Tréguier. Anne le récompensa en conséquence. 29 janvier 1490 (*Mémoires... de Bretagne*, t. III, col. 658).

(5) Franç. 26102, p. 586 : Spont, p. 31.

(6) Franç. 15541, p. 95 : Spont, p. 31.

Une escadre, dont le navire amiral était la *Loyse de France*, alla, le long des côtes britanniques, « revencher l'oultraige (1) », tandis que le convoi de ravitaillement, formé à Honfleur, transportait sans encombre, à Brest, les compagnies de Jean Du Bellay et de Rouville, sous le commandement en chef de Louis Lucas (2). Brest continua d'être ravitaillé de même, en novembre (3), en avril (4) et en juillet 1491 (5), la garnison reçut deux mille hommes de renfort (6) en prévision d'une attaque de l'amiral Halliwell, dont l'escadre avait été portée à deux mille deux cents hommes (7).

Là, à l'extrémité de la presqu'île bretonne était l'enjeu de la guerre, enjeu considérable, car le sort de la presqu'île tout entière y était attaché. Sur les côtes d'Aquitaine, la guerre n'avait qu'un intérêt épisodique et rien de décisif, bien que les écumeurs bretons eussent enlevé « presque tous les bons navires du pays » de Brouage et de Marennes. Un simple matelot osa leur tenir tête. Averti en mai 1491 que trois ou quatre navires rôdaient autour de deux magnifiques carraques de mille tonneaux que le roi faisait construire à Tonnay-Charente (8), Jean Maulpetit, pour en avoir le cœur net, alla se poster devant les bâtiments suspects, à Rochefort. Forts de leur nombre et de leur tonnage, ceux-ci de lui courir sus : Maulpetit prit du champ, fit sonner le branle-bas et joua si bien de l'artillerie qu'il écarta ses adversaires, un seul excepté, lequel fut enlevé à l'abordage par

(1) Spont, p. 32.
(2) Août 1490 (Franç. 26282, p. 586 : Spont, p. 32).
(3) Franç. 26281, p. 159 : Spont, p. 32.
(4) Par une escadre normande et malouine dont faisaient partie la grande nef, un brigantin et deux caravelles. Charles VIII fait bailler 22,700 livres à l'amiral pour équiper l'escadre envoyée à Brest et « résister aux entreprises de noz anciens ennemys les Angloys ». Nantes, 7 avril 1491 (Franç. 22293, p. 83).
(5) Franç. 32.511. fol. 407 v°.
(6) Spont, p. 34.
(7) Spont, p. 33.
(8) Franç. 20427, p. 53.

l'ancien matelot. Ainsi était vengé le massacre de l'équipage d'un vaisseau français que ces Espagnols avaient capturé, tandis qu'il donnait la chasse à un navire anglais (1).

Le brave homme, chose inouïe, eut besoin d'une lettre de rémission pour avoir eu le « couraige de faire quelque service à la chose publique » que l'amiral de Guyenne oubliait complètement. La nef du susdit amiral La Trémoille, la *Gabrielle*, au lieu de protéger, comme c'était sa mission, la côte de Guyenne, courait des bordées le long des côtes barbaresques, familières aux deux capitaines Etienne de Thiros et André Micquellet. Et certes, le butin y fut autrement riche : Une pipe de soieries, des jarres d'olives, un coffre de linge, des pièces d'or, des boucles d'oreilles en or rehaussées de perles, des courtepointes saisies près de Grenade sur un navire espagnol, vinrent s'entasser près d'immenses balles de drap qu'une douzaine d'hommes remuaient avec peine; des paniers de bonnets ou de chapeaux fins pillés par le travers de Cascaes sur une nef anglaise, voisinaient avec le drap frisé, l'étain ouvré, les fromages de Chester enlevés à deux navires espagnols. Encore, dans ce bazar manquait-il la cargaison d'une grande nave mauresque que la *Gabrielle* chassa pendant une journée entière et força à s'échouer sur la côte barbaresque : « mais je cuide que Mahomet leur ayda », raconte Etienne de Thiros, leur navire échappa et nous perdimes de ce fait « ung grant pot de vin (2). » La marraine de la *Gabrielle*, l'amirale de la

(1) Lettres de rémission (Archives nat. JJ 222, fol. 83 : SPONT, p. 37). — Aux abords de La Rochelle, croisait un autre capitaine, Bandonère (Archives nation. JJ 225, fol. 262 v° : SPONT, p. 36). Dans la Manche, Guyon Le Roy capitaine de la *Marguerite*, Hector Fromentin capitaine du *Lion*, Jean Du Bellay, Preter, Robert de Mainemares, Guy Le Bouteiller faisaient plusieurs prises (SPONT, p. 36).

(2) La campagne dura de juin à septembre 1491 (*Annuaire départemental de la Société d'émulation de Vendée* (1864), p. 136-138 : SPONT, p. 68). — La *Gabrielle* fut réparée l'année suivante aux Sables d'Olonne suivant mandement de Gabrielle de Bourbon, dame de La Trémoille,

Trémoille, très flattée, et à bon droit, du succès de sa filleule, s'occupa elle-même de la faire réparer, ne dédaignant pas d'employer le langage technique des marins.

Pendant ces passe-temps fructueux, la guerre de Bretagne prenait fin.

Le traité de paix du 15 novembre 1491 entre la France et la Bretagne était scellé le 6 décembre suivant par le mariage du jeune roi avec sa jolie vassale. Charles se chargea fort galamment des notes en souffrance, soit cent vingt mille livre dues aux mercenaires étrangers qui l'avaient combattu sous l'étendard breton, en particulier à Willoughby, au vice-amiral breton Guillaume Calon, etc. (1).

III

GUERRE ANGLAISE.

Ses largesses avaient mis en appétit Henri VII. Le Tudor était du reste furieux. Charles VIII lui avait décoché, l'année précédente, pour le retenir dans son île bien plus que pour le provoquer à franchir le détroit, certaines flèches qui auraient pu devenir mortelles. Il avait reçu officiellement Perkin Warbeck, l'imposteur tournaisien qui se prétendait l'héritier légitime du trône de la Grande-Bretagne : deux navires de Honfleur sous pavillon anglais la *Marie Margot* et la *Passerose*, montés de cent vingt hoquetons à la croix rouge, avaient jeté en Irlande un partisan yorkiste, Jean Taylor, avec sa troupe (2), pour fomenter une insurrection : enfin, certaines allées et venues en Écosse de flottilles diep-

7 mars 1492 (*Revue des Sociétés savantes*, 6e série, t. II, p. 169).

(1) Dupuy, t. II, p. 233. — *Mémoires... de Bretagne*, éd. dom Morice, t. III, col. 726.

(2) Franç. 32,511, ancien cabinet des titres, vol. 685, fol. 413 v°. — Cf. Spont, p. 34-35 : le maître de la flottille s'appelait Adam Nyvelet.

poises ne laissaient rien présager de bon aux Anglais (1).

Depuis quelques années, Charles VIII, en prévision d'une guerre contre l'Angleterre, avait accru sa marine de course et de ligne. Le capitaine Georges D'Oria, ancien compagnon de Thiros et de Coetanlem, était venu prendre le commandement d'une galère et de deux brigantins rouennais construits par le Vénitien Lazar de Jannuo (2). Pour servir d'abri à ces légers bâtiments, un clos des galées avait été aménagé à Honfleur sous la protection de la Tour coupée (3). Deux grandes carraques avaient été mises en chantier à Tonnay-Charente (4), afin de tenir tête au *Régent* et au *Sovereign*, magnifiques nefs qui portaient, entre elles deux, mille hommes d'équipage (5). Dieppe (6) Saint-Malo (7), les ports du pays de Caux (8), soigneusement visités, étaient en état de défense. Cinq cents marins levés dans les élections voisines de la Seine, formaient l'équipage permanent des vaisseaux de guerre (9), tandis qu'on vidait les prisons pour garnir de rameurs la galère et les brigantins (10). Charles VIII avait encore trouvé le moyen d'envoyer des troupes à notre allié Philippe de Clèves, qui occupait l'Écluse (11) avec l'appui des corsaires danois (12).

(1) Le *Cigne* et la *Catherine*, maitre Guillaume le Fort et Guillaume Goupil, vont quérir une ambassade écossaise : la *Sacre* et une barque de Guillaume Colin transportent en Écosse Menypeny. Juillet 1491 (Franç. 32511, fol. 413).

(2) Qui recevait à Marseille le 7 décembre 1489 une provision pour trois mois à venir. La flottille construite à Rouen était prête en juillet 1490 (Spont, p. 29-30).

(3) Spont, p. 30. — Cf. aussi p. 21.

(4) Par ordre du 2 novembre 1490 (Franç. 20427, p. 53). Philippe de La Primaudaye était chargé d'en surveiller la construction.

(5) Spont, p. 33.

(6) Août 1483 (Archives nat. JJ 225, fol. 99 v°).

(7) 1489 (British Museum, Addition. Charters, 15408).

(8) 3 mars 1491 (Spont, p. 33).

(9) *Ibidem*.

(10) *Ibidem*, p. 29.

(11) 5 juin 1491 (Franç. 20977, p. 425).

(12) *Hanserecesse*, t. III, 3e p., 36.

L'Écluse était un excellent poste d'observation pour surveiller les mouvements des Anglais et des sujets de Maximilien, leurs alliés (1). En février 1492, se concentrait à l'embouchure de la Tamise un « grant amas » de navires anglais, espagnols et flamands, destinés à opérer une descente en France. C'était la sanction qu'Henri VII comptait donner à ses protestations contre le mariage du roi avec Anne de Bretagne. Il n'avait pas vu sans dépit que l'accroissement de notre puissance navale était la conséquence directe de ce mariage (2). Malgré l'énorme déploiement de forces des Anglais, on ne s'émut pas trop et on agit. Le vice-amiral Cauwart, dès le début de l'hiver, envoya les marins de Honfleur en croisière (3).

Il ne les avait plus sous la main quand, le 1er mai 1492, la flotte anglaise détacha contre Honfleur plusieurs vaisseaux (4). Elle guettait le passage du duc d'Albany qui arrivait d'Écosse, et, pour ce, elle s'était échelonnée le long du littoral. Il y avait une trentaine de navires dans le Pas-de-Calais, une dizaine vers la côte de Caux.

Le duc d'Albany parvint néanmoins à passer, après une vigoureuse défense contre deux navires anglais qui lui donnèrent la chasse jusqu'à la Fosse de Leure. Comme il se retirait à Harfleur le 11 juin, les Anglais débarquèrent pour lui couper la route, mais sans succès (5). Il n'y avait point de gens d'armes sur la côte : les Harfleurais durent s'aider, pour tenir en respect l'escadre anglaise en rade du Chef-de-

(1) « Le navire (c'est-à-dire la flotte) de ce havre ne a sceu donner aucun empeschement » à une nef de Zélande chargé d'armures, qui passait à trois lieues de L'Écluse. 22 février 1492 (Rymer, t. V, 4e p., p. 38).

(2) Lettre de d'Estouteville au roi. 11 février 1492 (Franç. 25717, fol. 122 : Spont, p. 39).

(3) Pièces orig., vol. 28140, doss. Lastre (Normandie), p. 7.

(4) Archives nat. JJ 225, fol. 257 : Spont, p. 40.

(5) Lettre de J. Blosset. Dieppe, 14 juin 1492 (Spont, p. 41 : Franç. 15541, p. 153).

Caux, de 140 Danois commandés par Henri Flamen (1).

Les attaques de la flotte anglaise nous trouvaient en plein désarroi. Dans la lutte furieuse du nouveau gouverneur de Normandie, Louis d'Orléans (2), contre l'ancien gouverneur Malet de Graville, qui était menacé par son rival d'être mis en pièces, les marins prenaient parti pour leur chef et refusaient d'obéir à l'ancien factieux de la guerre folle. Il fallut que le roi intervînt pour sommer les capitaines d'obéir au gouverneur (3).

« Je suis tout seul sur ceste grève, accompaigné de huit chartiers qui ont amené quatre petitz faucons », écrivait le 1er juin le vice-amiral Cauwart, et « véla de 35 à 40 navires anglois qui arryvent droit en ceste radde de Villerville (4) », et parmi eux, les plus beaux vaisseaux de l'Angleterre, le *Régent* et le *Sovereign*, et une douzaine de navires jaugeant de 140 à 300 tonneaux (5). Encore Willoughby avait-il mandé de Portsmouth du renfort (6).

Dans la journée du 3 juin, il n'y avait que 16 à 18 navires ennemis en vue du mouillage de Villerville, anse fermée par des rochers à l'ouest de Honfleur. S'ils ne sont pas davantage, écrivaient le vice-amiral Cauwart et le capitaine Manoury (7), « nos navires sont tous délibérez, mais (dès) que les équipaiges des gendarmes soient venus, de les aller assaillir, et espérons que dedens vendredy au soyr (8 juin), nous les deslogerons ».

C'était trop présumer de nos forces. La grande nef de Honfleur, nommée *Coulon,* et les huit autres bâtiments

(1) Spont, p. 40.
(2) Nommé le 28 juin 1491 (Spont, p. 40).
(3) Paris, 9 juillet 1492 (Franç. 15540, fol. 85 : Spont, p. 42).
(4) Archives de Harfleur citées par Spont, p. 42.
(5) Franç. 15541, p. 153 : Spont, p. 41.
(6) Une grande nef de 400 tonneaux et dix barques de 100 à 180, qui étaient le 14 juin devant l'embouchure de la Seine (Spont, p. 42).
(7) Villerville, dimanche 3 juin (Saint-Pétersbourg, bibliothèque de l'Ermitage, Collection des Autographes, n° 71).

qui revenaient de courir des bordées le long de la côte anglaise (1), même avec le concours des gens d'armes du capitaine Philippe Du Moulin, n'étaient pas assez forts pour « combattre le gros navire d'Angleterre ». C'est ce que reconnut un conseil de guerre tenu par le vice-amiral (2).

Willoughby, de son côté, jugeait imprudent d'attaquer une escadre embossée près d'un port de guerre avec six mille hommes en soutien. Tournant court brusquement vers l'Ouest, il tenta de frapper un grand coup en Cotentin. La crainte retenait à Barfleur une flottille bretonne chargée de sel, ainsi que deux beaux navires honfleurais de Jean Denis et Jean Le Danois, de retour de Messine et de Naples avec une riche cargaison. C'était une proie tentante et, semblait-il, facile à enlever. Cependant un premier débarquement, le 16 juin, fut repoussé par le capitaine et le vicomte de Valognes, Ricauville et Corbin, arrivés du matin. Un second, dirigé par Willoughby en personne, dans l'après-midi du lendemain, ne réussit pas mieux : les gens d'armes de Saillant, lieutenant du sire de Beaumont, « survindrent le mieulx à point du monde » pour prendre aux Anglais deux canons et une enseigne. Le 18, la flotte ennemie comptait cinq ou six navires de moins : les commandants de la défense côtière en conclurent que les navires disparus avaient profité du vent du sud pour aller quérir les renforts à Portsmouth. Résolus à défendre, « sans espargner corps ne biens », la flottille marchande (3), ils ne purent empêcher néanmoins Willoughby d'en venir à ses fins. Quand l'escadre anglaise disparut, les quarante-cinq bateaux bretons n'étaient plus que de fumantes épaves.

Ce n'était que le prélude d'une formidable invasion. De

(1) Ils étaient « descendus devant Wasovic » (SPONT, p. 42).
(2) Lettre du duc d'Orléans, 9 juin (Franç. 15540, fol. 85 : SPONT, p. 42).
(3) Franç. 15540, fol. 132. — Franç. 15541, fol, 90 : SPONT, p. 43-44.

toutes parts, arrivaient des renseignements précis et concordants sur les armements britanniques. On avait vu à Southampton une centaine de transports, autant à Portsmouth : pareil nombre de navires des régions septentrionales devaient les rejoindre, ainsi que deux à trois cents escutes hollandaises propres à passer l'artillerie et la cavalerie (1). Des prisonniers évadés d'Angleterre ajoutaient qu' « ilz avoient veu arriver soixante gros navires d'Espaigne chargés de gens de guerre Espaignolz et autre nombre de Flandres ». Tout ce qu'on savait, c'est que l'invasion aurait lieu en deux endroits (2).

On connut assez vite l'un d'eux, car vingt navires anglais furent détachés sous le commandement de Roger Cotton au blocus de l'Écluse (3), dernier boulevard des communes flamandes. Mais quel était le second point menacé? Toutes les villes de la côte vivaient dans la terreur : cinquante-quatre mille Anglais à repousser! disaient les Rochelais affolés (4). Nantes, Brest et Saint-Malo sont l'objectif de l'ennemi (5), écrivaient les Bretons qui envisageaient avec plus de sang-froid la situation et qui trouvaient même le moyen d'y remédier. Prenez les devants, Sire, déclaraient le capitaine de Brest, Carrel, et Jean de Porcon. « Une armée de quarante ou cinquante navires qui promptement se trouveroit en ce pays » de Bretagne, écraserait la flotte de Willoughby (6) et ferait « aux Anglois tel outraige qu'ils

(1) Déposition de l'Italien Laurent Breton et de l'équipage d'un navire de Weymouth. 9 juin (Franç. 15541, fol. 158 et 153 : SPONT, p. 45-46).

(2) Guingamp, 24 juin (Dupuy, vol. 261, fol. 192).

(3) Nommé amiral le 22 juin (SPONT, p. 48).

(4) Lettres de Charles, comte d'Angoulême, et du maire de La Rochelle au roi. 27 mai et 30 juin (Bibliothèque de l'Ermitage à Saint-Pétersbourg, Coll. des autographes, vol. 35 et 71. — Amos BARBOT, *Histoire de La Rochelle*, t. I, p. 447 : SPONT, p. 47).

(5) Disait un homme arrivé d'Angleterre le 3 août (Nouv. acq. franç. 1232, fol. 254 : SPONT, p. 47).

(6) Lettre de Guyot de Lousière relatant au roi la proposition de

se refroidiroient de plus venir par deçà (1) ». L'Angleterre n'ayant pas d'autres vaisseaux de guerre que ceux de Willoughby, serait alors, eux détruits, à la merci de nos corsaires.

Jean de Porcon, l'un des auteurs de ce projet hardi, venait d'enlever, de concert avec le petit Porcon, son frère, commandant la *Germaine*, Louis Lucas, G. de Longchamp, P. de Tiercent, Hector Fromentin capitaine du *Lion*, et André de Fonteville, un convoi de quatorze vaisseaux espagnols qui passaient dans les parages de la Bretagne (2). Si on l'avait écouté, la flotte française aurait porté secours à Philippe de Clèves et empêché l'Écluse de capituler, ce qui arriva le 21 octobre. Philippe de Clèves obtint, il est vrai, que les navires de guerre enfermés dans le port sortiraient librement, sous la promesse de ne pas servir contre l'archiduc durant un an (3).

Charles VIII avait tergiversé jusque-là, escomptant le succès des négociations entamées avec Henri VII. Et voici en quelle périlleuse situation il s'était laissé mettre par un ennemi qui savait « colorer sa malice » pour nous mieux surprendre.

Au commencement d'octobre, l'invasion des Anglais commençait : il en était descendu « une grande bande » à Calais, et Maximilien se disposait à faire sa jonction avec elle (4). Subitement éclairé sur l'objectif de l'ennemi, le vice-amiral Cauwart dépêchait au secours de Boulogne les deux navires honfleurais des capitaines Lamequin Le Grant,

G. Carrel et de Jean de Porcon. Guingamp, 5 août (Franç. 15541, fol. 45).

(1) Lettre du prince d'Orange (N. acq. fr. 1232, fol. 254 : Spont, p. 47. Cf. Relation de l'équipage d'un navire de Weymouth).

(2) En juillet 1492 (Archives nation. V[5] 1041 : Spont, p. 48 : cf. p. 26, 36).

(3) Gilliodts Van Severen, *Inventaire des archives de la ville de Bruges*, t. VI, p. 363, 364.

(4) Lettres de Charles VIII, 30 septembre (Franç. 25717, p. 133 : Spont, p. 49).

Jeannot de Bellefente et Nicolas Famille, qui succombèrent contre les forces énormes des Anglais (1). A la mi-octobre, Henri VII était sous les murs de Boulogne, que défendait le bâtard de Cardonne. Pour transporter ses nombreuses troupes, il avait réquisitionné jusqu'aux galères vénitiennes, de passage à Southampton. La campagne si laborieusement préparée ne dura pas trois semaines. Henri VII, comme Édouard IV, se laissa tenter par un pot-de-vin; une traite de 745,000 écus suffit à lui faire repasser le détroit (2).

Pour obtenir de Ferdinand d'Aragon un traité de paix, le 19 janvier 1493, le roi de France consentit à un sacrifice autrement important. Il céda le Roussillon et la Cerdagne (3), que nous ne devions plus reprendre avant deux siècles. Quelques mois plus tard, un troisième traité, conclu avec Maximilien (4), sanctionnait l'abandon des prétentions que nous avions pu nourrir sur les pays flamands.

Si l'on excepte l'annexion de la Bretagne qui donnait à la marine française un appoint considérable, la politique de Charles VIII sacrifiait à des espérances chimériques des droits acquis. Par une aberration étrange, elle contribuait à l'accroissement de la puissance espagnole, qui venait, en 1492, de se constituer une base solide par l'annexion de l'Andalousie à la Castille et à l'Aragon et qui allait se ramifier sur les Pays-Bas, l'Italie, le Nouveau Monde, pieuvre menaçante pour notre marine, pour nos relations commerciales, pour notre existence même.

(1) En octobre (Franç. 32511, fol. 424 r° et v°).
(2) Spont, p. 50 : Étaples, 3 novembre 1492.
(3) Traité de Barcelone, 19 janvier 1493.
(4) Traité de Senlis, 29 mai 1493.

RÉVOLUTION MARITIME

Nous voici au seuil des deux grands événements historiques qui amenèrent en Europe de si profondes perturbations économiques, scientifiques et sociales : les guerres d'Italie et la découverte du Nouveau Monde. Ils se complètent et s'éclairent l'un par l'autre. En nous mettant en contact avec une civilisation plus raffinée, mais en nous initiant à des goûts de luxe jusqu'alors inconnus, les guerres d'Italie provoquèrent par une hausse subite des salaires cette fièvre de l'or que les mines du Nouveau Monde purent à peine soulager. Elles nous donnaient en retour un trésor inestimable : la Renaissance.

Nourris aux sources les plus pures de l'antiquité classique, nos officiers du Levant, italiens en bon nombre, se piquent d'être des érudits; l'un traduit en grec les *Commentaires* de César avec une perfection assez grande pour mériter les éloges d'un homme qui savait en français parler grec et latin (1). Sur la palme en broderies d'or et d'argent de sa bannière, un général des galères inscrit en grec sa devise (2). Un autre marin, en dédiant à Henri II une stratégie navale, s'excuse de faire de la philologie (3).

(1) La traduction de Pierre Strozzi mérita les éloges de Ronsard et d'un de nos premiers maîtres en hellénisme, Daurat (BRANTOME, *Vie des grands capitaines*, t. II, p. 241, éd. Lalanne).

(2) Le baron de La Garde (BRANTOME, t. IV, p. 148).

(3) Franç. 2133.

De leur côté, nos matelots ponantais, émus par les paysages grandioses d'un monde inconnu, forêts vierges de la Floride ou mers phosphorescentes des tropiques, sentent vibrer en eux une âme de poètes et d'artistes. En un magnifique langage, Parmentier glorifie son métier, qui permet de contempler les merveilles de l'univers au lieu de rester, dit-il, sur le *Plancher des vaches*.

« Or pour certain on tient qu'ung bon pilotte
Est plus longtemps pour entendre sa note
Qu'ung docteur n'est en l'Université (1). »

La navigation est désormais une science difficile, qui nécessite, pour relever le point où est le navire perdu au milieu des Océans, la connaissance de l'astronomie et de la géographie. Le marin, devenu l'auxiliaire du savant, part à la découverte et à la conquête du globe, sur de légers navires qu'un jeu très fourni de voiles rend maniables aux moindres brises.

Du lourd transport médiéval à la marche pénible, la Renaissance a su faire une élégante habitation, presque confortable, de fière allure, serrant au plus près les vents quand ils se montrent rebelles ou, terrible, s'éclairant à tous ses étages des feux de l'artillerie en face d'un adversaire. Fragmentation de la voilure, accroissement de l'artillerie, adoption des types de navires levantins et application de l'astronomie, telles sont les caractéristiques de cette nouvelle période, où la nomenclature nautique trahit l'influence profonde produite sur la marine, comme sur les arts et les lettres, par la civilisation italienne et espagnole.

Mais si l'initiative privée a reçu des événements une vive

(1) *Les merveilles de Dieu et la dignité de l'homme*, éd. Schefer, dans le *Discours de la navigation de Jean et de Raoul Parmentier*, p. 120. — Le capitaine de mer, déclare Champlain dans son *Traité du bon marinier*, doit être non seulement manœuvrier et stratégiste, mais constructeur, artilleur, hydrographe, dessinateur, cartographe, écrivain.

impulsion, la Royauté ne sut pas conformer à cette situation nouvelle les institutions maritimes. Loin d'être en progrès, l'organisation de notre marine de guerre nous mettra dans un état d'infériorité marquée lors de nos guerres contre la puissance espagnole.

LES QUATRE AMIRAUTÉS

I

AMIRAUTÉ DE FRANCE.

Vers 1480, l'amirauté de France, battue en brèche par les juridictions rivales, entra dans une période de crise, où son hégémonie allait disparaître. Ses anciens adversaires, l'échiquier de Normandie, l'archevêque de Rouen, seigneur de Dieppe, et le comte d'Eu, recommencèrent leurs empiètements; gagnés par la contagion, les prévôts de Saint-Valéry-sur-Somme, Crotoy, Abbeville, Étaples, Boulogne, émirent des prétentions à la connaissance des affaires maritimes.

L'amiral de Bourbon, par de vigoureuses ripostes, refus de comparaître devant l'échiquier (1), ordonnance contre les prévôts (2), arrêt de Parlement contre le comte (3), transaction avantageuse avec l'archevêque (4), montra qu'il n'était pas d'humeur à laisser entamer ses « droitz et prémi-

(1) Ni lui, ni ses lieutenants, malgré les semonces, ne comparaissent, depuis 1474, aux réunions annuelles de l'Echiquier (Archives de Seine-Inférieure, reg. de l'Echiquier).
(2) 2 octobre 1480 (*Ordonnances*, t. XVIII, p. 583).
(3) Novembre 1482 (Moreau, vol. 1340, fol. 12).
(4) E. DE FRÉVILLE, *Mémoire sur le commerce de Rouen*, t. II, p. 405.

nence (1); » et même, il prit soin de les définir dans un mémento qui devint le livre de chevet de son successeur (2).

Ce successeur, Malet de Graville, sut se faire respecter des lieutenants généraux et justiciers ordinaires qui furent rappelés à l'ordre (3), du comte d'Eu et de l'abbé de Saint-Josse-sur-Mer contre lesquels il obtint un nouveau jugement (4); mais il se heurta, dans les provinces nouvellement annexées, Guyenne, Provence et Bretagne, à des amirautés locales qu'il tenta vainement de faire disparaître. Partout, il essaya d'établir sa juridiction : il fut un moment amiral de Bretagne (5), il revendiqua en Guyenne et en Provence (6) les prérogatives de sa charge. Mais, fort mal soutenu par la Royauté, il échoua. L'intérêt général fut sacrifié aux intérêts particuliers ou aux libertés provinciales. Au lieu d'une amirauté (7), il y en eut quatre sans cohésion et sans force, bien plus, en conflits fréquents, que les Ordonnances sur la matière en juillet 1517, février 1543, mars 1584, n'aplanirent qu'imparfaitement.

(1) « Droitz et préminence de Monseigneur l'admiral de France », 1480 (Franç. 5333, fol. 223).

(2) L'amiral de Graville possédait, dans un recueil, les textes fondamentaux de la juridiction et de la législation maritimes, l'ordonnance de 1373, le mémento de 1480, les rôles d'Oléron dans leur double version, normande et bretonne, et la Charte aux Normands (British Museum, ms. Sloane 2423). — On consultera avec fruit, sur les droits de l'amiral, Rosenzweig, *Office de l'amiral en France du* XIIIe *au* XVIIe *siècle*. Vannes, 1855, in-8°.

(3) Edit sur les privilèges de l'amiral de France. Blois, 27 août 1512 (*Ordonnances*, t. XXI, p. 484).

(4) Arrêt du 27 novembre 1509 défendant aux intimés de connaître des prises et de s'emparer des objets naufragés (Moreau, vol. 1337, fol. 195 v°). — Cf. les lieutenances d'amirauté en Normandie, 1573 (Rosenzweig, p. 53).

(5) 1495-1496 (Franç. 8310, fol. 154, 183).

(6) Cf. plus bas, p. 448.

(7) Je ne donne pas ici la liste des amiraux de France au XVIe siècle. Outre qu'on les trouvera au t. VII du P. Anselme, j'aurai l'occasion, au cours de cette histoire, de parler de chacun d'eux. Il n'en sera pas de même des amiraux de Bretagne, de Guyenne et de Provence. Aussi je les indique plus bas.

II

AMIRAUTÉ DE GUYENNE.

Lorsque la Guyenne fit retour à la couronne après la mort du frère de Louis XI (1472), l'amiral de Bourbon se hâta d'affirmer sa juridiction sur la province en prenant pour lieutenant général depuis la côte de Bretagne jusqu'à celle d'Espagne Perot Pons (1); la famille Pons exerçait cette lieutenance depuis un siècle. Mais le duc défunt avait, durant sa courte gestion de trois ans, nommé un amiral et un vice-amiral (2) de Guyenne, lesquels ne se tinrent pas pour battus : et comme le roi avait à les ménager, Odet d'Aydie et Guillaume de Soupplainville furent maintenus dans leurs charges. Louis de Bourbon reçut, en dédommagement des profits qu'il perdait de ce chef, une rente de quatre mille livres (3).

Il est à remarquer, d'après les termes de la constitution de rente, qu'Odet d'Aydie était simplement détenteur en Guyenne des droits de l'amiral de France. Celui-ci les récupéra, dès qu'Odet d'Aydie, lors de la Guerre Folle en mars 1488, passa dans le camp des insurgés. Malet de Graville se croyait déjà en possession des prérogatives que ses prédécesseurs avaient laissé tomber, faute de les avoir « continuellement exercées » en Guyenne; il avait fait reconnaître, à

(1) Clairambault, vol. 825, p. 62 : 20 novembre 1472. Odet d'Aydie tenait « l'office d'amiral... de Guienne... du vivant de feu nostre frère » (Cf. note 3).

(2) Guillaume de Soupplainville, « vi-admiral du duc de Guienne », donne quittance de mille livres pour ses gages. 4 novembre 1471 (Pièces orig., vol. 2721, doss. Soupplainville 60646, p. 2).

(3) 19 février 1473 (Pièces orig., vol. 456, doss. Bourbon, p. 290 et 298; Franç. 21405, fol. 178; archives nation. P 1932[5]. — ROSENZWEIG, *Office de l'amiral*, p. 61).

l'encontre des municipalités de la province, son droit d'exercer sa juridiction « où bon luy semblera, aux sièges, lieux et auditoires convenables (1) », quand il se trouva aux prises avec un nouvel adversaire.

Louis de la Trémoille prétendit avoir, comme prince de Talmont et seigneur des Sables d'Olonne, droit d'amirauté en ces pays. Malgré la vive résistance de Graville (2), il obtint en sa faveur création nouvelle de l'office d'amiral de Guyenne (3). Mais il dut entamer une lutte acharnée contre les baillis, gouverneurs et juges, qui « énervaient » ses droits (4), possession des épaves, droit exclusif de commissionner les navires armés en guerre (5), juridiction sur le rivage « que la mer couvre et descouvre, tant que le grand flo de mars se peut estendre (6) ».

Il fallut que la Royauté prît soin de résumer et de publier les privilèges de l'amirauté de Guyenne (7). Au moment d'enregistrer l'Ordonnance, le Parlement de Paris fit des réserves et, pour ne pas laisser amoindrir son ressort, décida, par un arrêt, que l'amiral de Guyenne aurait un lieutenant général à la Table de Marbre qui connaîtrait en appel des jugements des lieutenants particuliers. Le Parlement conservait ainsi sur les causes maritimes de la province la juridiction en dernier ressort (8) et sur la nomination des ami-

(1) « Lettres du roy Charles VIII sur les privilèges de l'amirauté en Guienne, du 12 juillet 1490 » (Doat, vol. 10, fol. 101 copie. — *Ordonnances*, t. XXI, p. 370, note).

(2) Octobre 1497 (Reg. des matinées du Parlement cotté 57; Moreau, vol. 1337, fol. 195).

(3) Dès 1491 (*Annuaire départ. de la Société d'émulation de Vendée*, 1864, p. 136), La Trémoille possédait une nef amirale.

(4) Lettres patentes sur les droits et la juridiction de l'amirauté de Guyenne. Blois, 15 juillet 1508 (*Ordonnances*, t. XXI, p. 370).

(5) Lettres patentes sur les naufrages. 10 décembre 1511 (Doat, vol. 10, fol. 211. — *Ordonnances*, t. XXI, p. 456).

(6) Règlement de juridiction. 27 février 1535 (Brienne, vol. 259, p. 161).

(7) Ordonnance de juillet 1517 (Archives de la Gironde, B 30 fol. 254).

(8) 16 décembre 1522 (Moreau, vol. 1337, fol. 217).

raux (1) un droit de contrôle ou de remontrances, car les titulaires durent se faire recevoir en leurs charges par lui (2).

III

AMIRAUTÉ DE BRETAGNE.

En Bretagne, où l'autonomie était plus complète, l'amiral prêtait serment au Parlement de Rennes (3). Cette autonomie, due aux sentiments d'indépendance de la race bretonne, avait empêché l'amiral de France d'étendre sa juridiction sur la province au moment de l'annexion, en 1491. Louis de Rohan, sire de Romefort, dont Charles VIII était l'obligé, jouit quelque temps de la charge d'amiral de Bretagne (4), avant que Malet de Graville pût y prétendre (5). C'était

(1) Voici la liste des amiraux de Guyenne : Odet d'Aydie, 1472, ex-amiral, depuis 1469, du duc Charles de Guyenne; — Louis de la Trémoille, 1491, également amiral de Bretagne, 1501; — Odet de Foix, s[r] de Lautrec; — le marquis de Saluces; — Henri d'Albret, roi de Navarre, 22 janvier 1529 (Brienne, vol. 259, p. 155), résigne son office le 11 février 1532 (Franç. 15628, n° 308) et en est pourvu à nouveau le 9 novembre 1543 (Archives de la Gironde, B 31, fol. 279 v°); — Philippe Chabot, amiral de France, 11 février 1532 (Archives de la Gironde, B 30 *bis*, fol. 148 v°); — Antoine de Bourbon, roi de Navarre, duc de Vendôme, 6 juin 1556 (Franç. 14265, fol. 19); — Henri de Navarre, 31 janvier 1563 (Brienne, vol. 261, p. 75); — G. de Coligny, amiral de France; — Henri de Coligny, son fils, 20 octobre 1591 (Franç. 14265, fol. 171); — Gaspard de Coligny, 8 octobre 1601. — Edit de réunion des amirautés de Guyenne et de France, enregistré au Parlement de Bordeaux, 23 décembre 1615 (Moreau, vol. 1337, fol. 216-221 : Histoire des amiraux de Guyenne. — Bordenave, Notice sur l'amirauté de Guyenne (xv[e]-xviii[e] siècle), dans les *Actes de l'Académie de Bordeaux*, année 1880).

(2) Déclaration de 1529 (Moreau, vol. 1337, fol. 217).

(3) Arrêt d'enregistrement des lettres de l'amiral de Joyeuse, 15 février 1584 (Moreau, vol. 1337, fol. 207 v°).

(4) A. de Couffon de Kerdellech, *Recherches sur la chevalerie du duché de Bretagne*. Nantes, 2 in-8°, 1878, t. II, p. 366 et suiv.

(5) Il est payé 1,200 livres pour ses gages d'amiral de Bretagne depuis le 1[er] janvier jusqu'au 31 décembre 1495. Même solde pour 1496 (Franç. 8310, fol. 154, 183).

assez pour disjoindre les deux offices. Louis XII, à son avènement, confia l'amirauté bretonne à son ancien compagnon d'armes et d'infortune, Jean de Chalon, prince d'Orange, puis à Louis de La Trémoille, auquel il n'avait pas gardé rancune de la bataille de Saint-Aubin-du-Cormier (1). A la mort de La Trémoille, l'amiral de France, Chabot, reprit possession de l'amirauté de Bretagne (2).

Son successeur, d'Annebault, obtint le 14 avril 1544, la fusion des deux charges. La déclaration royale était faite « pour oster tous prétextes de différents (avec le gouverneur de la province), quoiqu'il ne fust point nécessaire de parler dans les provisions dudit sieur d'Annebaut de l'amirauté de Bretagne, attandu l'union de ce duché à la Couronne et que par ce moyen le mot de France fust suffisant, comprenant le tout sous le principal chef qui est l'amirauté de France (3) ».

Nonobstant, et malgré une remontrance du procureur général concluant que le mot de Bretagne était inutile dans les lettres de provisions (4), le titre d'amiral de France et de Bretagne (5) fut conservé jusqu'à la suppression de l'office.

Un droit qu'entre tous Louis de Bourbon disait appartenir à l'amirauté, le droit de convoi sur « toutes floctez de navire de marchandise (6) », était levé en Bretagne par l'administration locale. Charles VIII décida que le convoi n'aurait plus de caractère obligatoire pour les marchands (7), mais il oublia de déterminer dans quelles conditions aurait lieu la

(1) A. de Couffon, *op. et loc. cit.*

(2) Par provision du 23 mars 1526 (*Mémoires... de Bretagne*, éd. Dom Morice, t. III, col. 967).

(3) Moreau, vol. 1337, fol. 199.

(4) 14 novembre 1569 (Moreau, vol. 1340, fol. 21).

(5) Cf. les provisions de Charles de Gontault de Biron, 4 octobre 1592 et de Charles de Montmorency, 21 janvier 1596 (*Mémoires... de Bretagne*, t. III, 1551, 1639). — Liste des amiraux de France et de Bretagne (Dupuy, vol. 464, fol. 7).

(6) Franç. 5333, fol. 224.

(7) Novembre 1493 (Dom Morice, *Mémoires... de Bretagne*, t. III, col. 746).

délivrance des brefs de bris ou de sauvegarde et des congés. François I[er] fut plus explicite dans sa déclaration sur les « prééminences » de l'amirauté de Bretagne (1); il fit afficher dans tous les auditoires que seul, l'amiral, avait le droit de « faire le convoy et délivrer saufconduictz (2) ». Néanmoins, États, Parlement et gouverneur, en Bretons têtus, engagèrent avec les titulaires successifs de l'office ou leurs commis et contrôleurs une discussion de deux cents ans(3)

Part à deux, disait le gouverneur : à vous, M. l'amiral, les congés à destination d'Afrique et d'Amérique; à moi, la délivrance des brefs pour France et Europe. Vous aurez un receveur, mais ce seront les juges royaux qui continueront à administrer la justice de l'amirauté (4), en prenant la qualification de lieutenants de l'amiral (5). — « La seule satisfaction et récompense de tous les autres onéreux debvoirs de ma charge », geignait l'amiral, consiste à percevoir les deux tiers des bris et jet de mer (6). Pourquoi me les contester? Sans profit, ma charge « n'a que le nom... » — Pas même : vous n'avez pas le droit de nommer un vice-amiral ou de passer les revues navales en Bretagne (7). C'était trop d'outrecuidance : la convention fut annulée (8). Il y avait

(1) Mandement au vice-chancelier de Bretagne d'entériner cette déclaration. 11 novembre 1524 (Franç. 5779, fol. 11 v°).

(2) Franç. 5500, fol. 163.

(3) E. du Crest de Villeneuve, *Essai historique sur la défense du privilège de la Bretagne concernant l'amirauté*, dans le *Bulletin archéologique de l'association bretonne*, 3e série, t. XVI (1897). Saint-Brieuc, 1898, in-8°, p. 287. — En 1555, ce sont les Etats qui reçoivent charge d'élire les capitaines des navires d'escorte des convois (*Mémoires de Bretagne*, t. III, col. 1127).

(4) Articles accordés entre Philippe-Emmanuel de Lorraine, duc de Mercœur, gouverneur de Bretagne, et Anne de Joyeuse, amiral de France et de Bretagne, sur l'administration de leurs charges. 5 avril 1584 (Dupuy, vol. 464, fol. 5). — Rosenzweig, p. 5741.

(5) Arrêt du Conseil, 2 mars 1585 (*Ordonnances*, t. XXI, p. cxxviii).

(6) Suivant les articles 11 et 12 de l'édit de 1543, 20 et 21 de l'Ordonnance de 1584. Qualité du sieur de Dampville en l'amirauté de Bretagne. 1596 (Dupuy, vol. 464, fol. 7).

(7) De Vendôme (*Ibidem*).

(8) 17 août 1588 (Moreau, vol. 1340, fol. 24 v°).

cependant une assertion exacte : le vice-amiral, commissionné par le roi (1), relevait beaucoup plus du roi et du gouverneur de Bretagne que de son chef hiérarchique, qui osait à peine lui donner un ordre et semblait plutôt tenir à l'amitié de son subalterne qu'à son obéissance. « J'escripts une lettre à Boucal touchant l'office de vice-admiral de Bretagne que le roy luy a donnée et de quoy il faut qu'il fasse cas. Il fault qu'il entende que je suis son ami. Cet office requiert que l'on y fassc résidence », bien qu'il ne vaille que deux cents francs (2). Le prédécesseur de Boucal, M. de Bonnet, ne se tenait guère en Bretagne; aussi, ajoutait La Trémoille dans une lettre au roi, « l'affaire de l'admirauté s'en portoit tres mal, tant pour vous que pour moi (3). »

Les liens étaient si ténus entre les deux officiers qu'on en vint à se demander si le vice-amiral n'était pas le lieutenant général du gouverneur (4). Bien que la Royauté ne se fût pas prononcée catégoriquement là-dessus, la vice-amirauté provinciale devenait de plus en plus l'unité administrative en matière maritime (5). La vice-amirauté de France se

(1) Commission royale à Pierre de Bidoux d'équiper les navires de guerre en Bretagne, en tant que vice-amiral. 14 mars 1223 (*Catalogue de livres, pièces historiques, etc.*, vendus le 31 mars 1884 par A. Voisin. Paris, n° 201).

(2) Lettre de l'amiral de La Trémoille à M. de La Rochepot, 1er avril 1523 (Nouv. acq. franç. 9388, fol. 41).

(3) Lettre de La Trémoille au roi, 7 février 1523 (*Ibidem*). — Chabot touchait 12,000 livres comme amiral de France, et 1,200 comme amiral de Guyenne, 1527 (Franç. 5502, fol. 40).

(4) En 1576 (Clairambault, vol. 825, fol. 103). La confusion venait sans doute de ce que le vice-amiral de Bouillé avait été nommé également lieutenant général de Charles IX en Bretagne (*Ibidem*).

(5) Voici une liste des vice-amiraux de Bretagne, plus complète que celle de M. A. de Couffon de Kerdellech (*Recherches sur la chevalerie du duché de Bretagne*, t. II, p. 367-370) : Alain de La Motte, mentionné dès 1472, — Guillaume Calon, 1488, 1490 (*Mémoires de Bretagne*, t. III, col. 724), — François Hamon, 1501, — Hervé Garland, 1501 (Jean d'Auton, *Histoire de Louis XII*, t. II, p. 155), — Jacques Guibé, 1504 (Clairambault, vol. 825, fol. 102 v°), — M. de Bonnet, — Boucal, 1523, — Pierre de Bidoux, sieur de Lartigue, prov. du 14 mars 1523.

dédoubla, au désespoir du vieillard qui détenait l'office (1) et qui ne pouvait se résigner à limiter sa juridiction à la Normandie (2). Il y eut un vice-amiral pour la Picardie (3), comme il y en avait un pour la Bretagne, un pour la Guyenne (4), un peut-être pour la Navarre au moment des guerres de Religion (5), un enfin pour le Levant (6). Les amiraux eux-mêmes étaient si bien considérés comme des administrateurs maritimes, qu'il leur fallait une commission spéciale de lieutenant général d'armée navale pour prendre le commandement d'une flotte (7).

(Franç. 5779, fol. 11, 59), — Alain de Guengat, 1525, — Méry de Poix, 1535 (Franç. 21405, p. 331), — Marc de Carné, 1548, — Georges de Bueil, sieur de Bouillé, 1555 (*Mémoires de Bretagne*, t. III, col. 1146), — Honorat de Bueil, sieur de Fontaines, provisions du 28 février 1577 (*Mémoires de Bretagne*, t. III, col. 1433).

(1) Le successeur de Coulon, Cauwart et René de Clermont, Charles de Mouy, sieur de La Meilleraye, fut commissionné comme vice-amiral de France le 26 février 1530 (Moreau, vol. 1340, fol. 14 v°. — Archives nation. J 760^c, fol. 153 v°). Il mourut en 1562 (Guillaume DE MARCEILLES, éd. Morlent, p. 30). Un autre de La Meilleraye occupa l'office de vice-amiral de Normandie jusqu'au 10 avril 1589 (Moreau, vol. 1340, fol. 25).

(2) Bonnivet proteste contre l'ingérence du vice-amiral de La Meilleraye en Picardie, août 1587 (Franç. 3378, fol. 32).

(3) Vice-amiraux de Picardie : MM. de Piennes, de Sénarpont, 1566 (Franç. 3397, fol. 14), et François Gouffier, sieur de Bonnivet, prov. du 4 septembre 1573 (Moreau, vol. 1340, fol. 22).

(4) Vice-amiraux de Guyenne : Guillaume de Soupplainville, 1471, — Pierre Langlois, mentionné en 1507 (JEAN D'AUTON, t. IV, p. 394), — Regnauld de Moussy, 1512 (BARBOT, *Histoire de La Rochelle*, t. I, p. 475), — Charles Du Bec, sieur de Burie, 1542 (Archives de la Gironde B 31, fol. 140 v°), — Blaise de Monluc, prov. du 6 juin 1565 (Moreau, vol. 1340, fol. 20), — Fumée, prov. du 12 mars 1575 (Franç. 14265, fol. 115), etc.

(5) Jacques Soré, 1570, puis Capdeville (BARBOZA, *Memor. d'el Rei D. Sebastião*, p. III, l. I, cap. XXVII, p. 239, et l. II, cap. V, p. 334).

(6) Qui était en 1541 Jacques d'Ancienville (Archives nation., JJ 256¹, n° 62, fol. 26 v°).

(7) Claude de Tende, gouverneur de Provence, amiral du Levant, est nommé capitaine général de l'armée pour le passage des cardinaux à Rome, 10 août 1534, et Claude d'Annebault, amiral de France, est nommé lieutenant général de l'armée de mer contre les Anglais, 27 juin 1545 (Clairambault, vol. 825, fol. 114 v°. — PINARD, *Chronologie hist. milit.*, t. II, p. 235).

IV

AMIRAUTÉ DU LEVANT.

« Que chasque mer ayt son admiral! » disait-on pour justifier l'amirauté du Levant. Il faut savoir parler le langage de ses hommes, autre dans la Méditerranée que dans l'Océan (1). Il n'y avait pourtant plus d'amiral du Levant (2) au moment de la dévolution de la Provence à la Couronne en 1481. Mais le grand sénéchal en exerçait les droits en vertu du testament de Charles d'Anjou, qui spécifiait que le comté serait maintenu en ses lois, coutumes, charges et privilèges (3). Aussi l'amiral de France, Malet de Graville, fut-il lestement éconduit par les municipalités provençales, fidèles gardiennes de la tradition, quand il s'avisa de faire reconnaître par elles son autorité (4). Le 20 février 1515 (5), les lettres de provision de « gouverneur et lieutenant général tant par mer que par terre au comté de Provence », reconnaissent à René de Savoie, comme une attribution de ses prédécesseurs (6), « la plaine et entière connoissance du

(1) « Discours sommaire de l'establissement ancien de la charge d'admiral des mers du Levant, et de la fonction séparée de celle d'admiral de France ». Début du XVII[e] siècle (Franç. 18893, fol. 256, 271).

(2) La charge d'amiral de Provence était prévue par la transaction de 1257, art. 45, entre Charles de Provence et Béatrix (Franç. 18237, p. 9). L'auteur du mémoire ci-dessus cite deux provisions d'office de vice-amiral et d'amiral de Provence, en date des 26 juillet 1349 et 2 novembre 1391. Il y eut des amiraux de Provence dès le XIII[e] siècle. Cf. pour 1296, t. 1[er], p. 207.

(3) 11 décembre 1481 (DUMONT, *Corps diplomatique*, t. III, 2[e] p., p. 88). Les statuts de la province furent confirmés en octobre 1486.

(4) 20 janvier 1489 (SPONT, *La marine française sous Charles VIII*, p. 66, note 2). — Dès 1482, on voit le gouverneur de Provence, Palamède de Forbin, s'occuper des galères (Franç. 15540, fol. 28).

(5) Cf. aussi les lettres de provisions de Claude de Savoie. 3 septembre 1520 (Franç. 20874, fol. 451).

(6) Liste des gouverneurs de Provence, amiraux du Levant : Palamède de

faict des mers de Levant, avec faculté de juger souverainement en leur admiraulté ». La souveraineté en matière judiciaire fut supprimée par François Ier qui attribua le jugement en dernier ressort des procès maritimes au Parlement de Provence (1).

Par cette mesure et par la création en 1555 de sièges ou lieutenances dans les ports (2), fut consommée l'assimilation de l'amirauté du Levant à celle de France qui lui servit désormais de « pied et mesure, » de même qu'elle servit d'étalon à l'amirauté de Guyenne (4), avec cette différence qu'il fut interdit au gouverneur de Provence de s'intituler grand amiral (5). « Avoir l'œil et superintendance sur tous les navires et vaisseaux qui seront pour le roy mis sur les mers (6) » eût été fort difficile pour un gouverneur de province, s'il n'y avait eu à la tête de la flotte du Levant un officier spécial. Alors que la Couronne ne possédait sur la Méditerranée que le Languedoc, elle entretenait cependant

Forbin, 1481. — Le duc de Longueville. — François de Luxembourg, vicomte de Martigues. — Le sieur de Saint-Vallier. — René, bâtard de Savoie, pourvu nommément des deux charges, 26 janvier 1514, v. st. — Claude de Savoie, comte de Villars, 3 septembre 1520. — Claude de Savoie, comte de Tende, 18 mai 1547. — Honoré de Savoie, 28 avril 1566. — Le maréchal de Tavannes, 18 et 20 octobre 1572. — Le maréchal de Retz, 22 octobre 1573. — François de La Baume, comte de Suze, 1er juin 1578. — Le duc d'Angoulême, grand prieur de France, 10 mai 1579. — Le duc d'Epernon, 4 juin 1586 (Moreau, vol. 1340, fol. 24). — Le duc de La Valette, 7 décembre 1586. — Le duc de Guise, 1594. — Le prince de Joinville, 11 décembre 1615 (« Deffence de l'admirauté de Levant pour M. le duc de Guise contre l'action intentée par M. le cardinal de Richelieu ». Dupuy, vol. 582, fol. 43, et Dupuy, 464, fol. 66).

(1) Franç. 18895, fol. 261.

(2) Des sièges d'amirauté furent créés en Provence par un édit de 1555 et en Languedoc par un édit de 1630 (*Ordonnances*, t. XXI, p. CXXVIII). Le 9 novembre 1551, le roi avait déclaré que les prises faites dans les mers du Levant seraient immédiatement inventoriées (Archives de la marine).

(3) Franç. 18895, fol. 267 : septembre 1560.

(4) 19 avril 1542 (Archives des Bouches-du-Rhône, B 36, fol. 141).

(5) Franç. 14265, fol. 145 : 16 mai 1583.

(6) Provisions de gouverneur de Provence données au maréchal de Tavannes, 20 octobre 1572.

quelques galères. Le neveu de Jacques Cœur était devenu en 1456, après la chute de l'argentier et sa propre rentrée en grâce, « capitaine des gallées du roi, » appointé mensuellement à douze écus d'or, puis à mille livres de pension annuelle (1). Jean de Villages eut pour successeur, en 1477, Michel Gaillart. On avait jugé utile de définir son rôle dans un mémoire en date du 10 décembre 1481 « sur le Général des galères ou le commandement en son absence (2) ». Moitié chef d'escadre, moitié directeur d'une compagnie de navigation privilégiée, séant à Marseille, Gaillart fut d'abord général des finances : c'est ce qui explique sa nomination et aussi le terme de général des galères qu'on lui donna par analogie avec son ancienne fonction.

Ce terme devait subsister et désigner les chefs successifs de la flotte du Levant, à une exception près. Louis de Serenon, sieur de Villeneuve, chargé de la défense mobile des côtes, reçut le titre de « capitaine général de la marine de Provence (3) ; » Prégent de Bidoux, en 1497, reprit le nom de général des galères (4), qui ne varia plus jusqu'aux derniers jours de la marine à rames. Si le général des galères fut souvent subordonné à un capitaine général des armées navales commissionné pour une campagne, vis-à-vis de l'amiral de France (5), il était dans une indépendance presque

(1) En 1462-1465 (Franç. 32511, fol. 228 v°, 230 v°, 245, 302).

(2) Archives de la marine, A[2]XII, fol. 1, actuellement aux Archives nationales.

(3) 1487-1491 (SPONT, *La marine française sous Charles VIII*, p. 63, 70 : Archives des Bouches-du-Rhône, B 25, fol. 127).

(4) 1497 (P. ANSELME, *Histoire généalogique*, t. VII, p. 923). On trouvera dans le vol. 1340 de la collection Moreau, fol. 333 et suiv., une liste assez complète des généraux des galères au XVI[e] siècle avec la date de leurs provisions. Nous parlerons du reste de chacun d'eux en temps et lieu.

(5) François I[er] créa en 1517, des contrôleurs, trésoriers et commissaires de la marine du Levant, avec cette clause que le nombre en serait fixé par l'amiral de France (Moreau, vol. 1337, fol. 197 v°). C'est un des rares exemples que nous ayons de l'intervention de cet amiral dans les affaires maritimes du Levant. — Cf. la liste des capitainès généraux des armées navales du Levant dans le ms. Clairambault 825, fol. 114.

absolue; on peut en juger par l'anecdote suivante, dont je ne garantis pourtant point l'authenticité. Claude d'Annebault, passant dans la Méditerranée, envoya au général des galères l'ordre de rallier son pavillon. — « Je ne puis y aller sans le commandement du comte de Tende, gouverneur de Provence et amiral du Levant, répondit le baron de La Garde, et je ne connais pas d'autre supérieur. — Obéissez de suite, si vous ne voulez connaître à vos dépens la vertu de mon pouvoir d'amiral. — Votre pouvoir ne s'étend pas au-delà du détroit de Gibraltar; en deçà vous n'avez pas un seul pouce d'autorité; puisque vous usez de menaces, si vous approchez de Marseille, je coule à fond tous vos navires. » François I[er], informé de l'incident, ne trouva « ce traict aulcunement maulvais et ne s'en fist que rire (1), » au lieu de tenir la main à l'exécution de ses ordonnances, qui portaient ceci : Comme chef d'armée navale, l'amiral de France doit être obéi par toutes les places maritimes sans la moindre contradiction (2).

Dans le propre ressort de sa juridiction, il n'avait aucune autorité sur les galères du terrible baron : à sa juridiction d'exception, il y eut une exception. Ce fut au lieutenant général de Normandie, à l'exclusion de Claude d'Annebault et du parlement de Rouen, que des lettres patentes attribuèrent la connaissance des affaires concernant les galères passées dans le Ponant (3). Seuls en effet, les officiers bretons, normands et picards devaient obéissance à l'amiral en dehors des campagnes navales (4).

(1) *Mémoires* DE VIEILLEVILLE, Collection Michaud et Poujoulat, t. IX, p. 185.

(2) Articles 14 de l'édit de 1517 et 1[er] de l'ordonnance de 1543, puis édit du 23 septembre 1569 sur l'Amirauté, reproduisant l'article 20 de l'Ordonnance du 7 décembre 1373 (PARDESSUS, *Lois maritimes*, t. IV, p. 296, note 1. — Franç. 14265. fol. 79).

(3) 17 novembre 1546 (Bibliothèque de Rouen, ms. E 57, fol. 10).

(4) Franç. 18237, fol. 39 : Ordonnance de février 1576.

S'il y avait, en somme, de ce chef, peu d'occasions de conflits pour le général des galères, il n'en était pas de même pour ses relations avec le grand sénéchal de Provence, amiral des mers du Levant. Prégent de Bidoux (1) et Saint-Blancard (2) ayant exercé, sous l'un ou l'autre titre de général ou d'amiral, le commandement de la flotte, il en résulta une confusion dans les droits respectifs des deux offices. Diverses lettres patentes réglèrent d'un côté les droits du grand sénéchal (3), de l'autre les exemptions et privilèges du général (4), chef suprême sur mer (5), sans cependant « purger tout doubte et scrupule qui pourroit naistre entre eulx au faict de leur justice ». Une « déclaration des vouloir et intention du roy (6) » vint enfin trancher, en 1564, le litige, en attribuant au gouverneur les « adjudications qui dérivent de la charge d'admiraulté », dixième des prises (7), droit de naufrage, instruction des procès, prestation de serment des officiers des galères (8), tandis qu'elle reconnaissait au général la police de la flotte, « la polliticque desdites gallères ». Les sentences des procès instruits par les officiers

(1) Il aurait été investi en 1513 des fonctions « d'admiral de la mer du Levant » et de « cappitaine général des galères » (Franç. 647, fol. 500. — ROSENZWEIG, *Office de l'amiral*, p. 62).

(2) Successivement amiral et général des galères (P. ANSELME, *Histoire généalogique*, t. VII, p. 924).

(3) Lettres-patentes portant règlement des droits du comte de Tende, 4 mars 1548, concernant les pouvoirs de l'amiral des mers du Levant, 21 septembre 1560 (Archives de la Marine).

(4) Lettres-patentes relatives aux exemptions et privilèges du capitaine général des galères, René de Lorraine, 6 août 1592 (Archives de la Marine).

(5) Il nommait lui-même, s'il s'absentait, son lieutenant, 1569 (Franç. 18237, fol. 22).

(6) A la demande du comte de Tende (Cinq-Cents Colbert, vol. 27, fol. 347).

(7) Et encore ce dixième revenait au général hors des mers du Levant. 3 mai 1558 (Franç. 14265, fol. 36).

(8) Provisions de capitaine de six galères pour Léon Strozzi, à charge de prêter serment au gouverneur de Provence. 1541 (Rouen, Reg. criminel, Archives de la Cour, 1539-1558, fol. 14).

de l'amirauté seraient exécutées, pour servir d'exemple, sur la galère *Réale*, qui tenait lieu dans le Levant de l'*Amirale*. Ainsi, concluait l'ordonnance, « la justice sera toujours unanimement exercée » à la satisfaction de chacun (1).

Douces illusions! Par ses palinodies et son manque de décision, la Royauté avait préparé l'anarchie maritime qui éclata à la faveur des guerres de Religion. L'état d'amiral perdit à tel point de son prestige que de simples gentilshommes en usurpèrent le titre et les droits (2). « Ne changez jamais vostre lance, vostre cheval de bataille, ny vos esperons doréz à une voile, boulingue ou trinquet, disait M. de Vieilleville au maréchal de Saint-André, car, à la vérité, ce n'est pas le faict du Français que la marine (3). »

Eh bien si, c'était notre faict : les sublimes folies de nos corsaires, les aventureuses expéditions d'armateurs hardis devaient maintenir au XVIe siècle le bon renom de notre marine. Mais dans nos longues guerres contre la puissance espagnole, l'impossibilité « de faire passer les armées navales du roy de province en province ou de la mer du Ponant en celle de Levant, ny de tirer des vaisseaux d'une province pour armer dans une autre, sans grande contestation, causa souvent la ruine des plus belles entreprises et des affaires de l'Estat (4) ».

(1) 8 décembre 1563 (Cinq-Cents Colbert, vol. 17, fol. 354, non datée : Franç. 18237, fol. 15). Autre déclaration du 12 août 1566 pour les deux officiers, aux archives de la marine. — Autre instruction, 20 août 1570 (Franç. 3174, fol. 2).

(2) « Deffense à tous seigneurs, gentilshommes et autres de s'intituler admiraux en leurs terres et d'usurper les droits d'admirauté ». Déclaration d'Henri III, 1er mars 1574 (Clairambault, vol. 825, p. 65).

(3) *Mémoires* DE VIEILLEVILLE, collection Michaud et Poujoulat, t. IX, p. 186.

(4) *Moyens pour M. de Brezé*, imp. (Dupuy, vol. 582, fol. 80).

LA FLOTTE

I

LES ÉQUIPAGES.

Longtemps, il n'y eut d'inscrit au budget de l'État que les traitements des amiraux et des capitaines de nefs royales. Louis XI, Charles VIII, Louis XII mettaient au compte des provinces ou des villes de la côte l'armement des flottes (1), sous la surveillance de gens experts spécialement délégués par eux et payés par vacations (2). De François Ier seulement, datent le budget de la marine et la création de services techniques en partie double, les uns pour le Levant, les autres pour le Ponant, trésoriers, contrôleurs et commissaires de la marine (3), gardes d'arsenaux, gardiens de navires, charpentiers-constructeurs ou composeurs de nefs, canonniers et pilotes, dont les rôles annuels et les quittances constituaient les archives de la marine de l'époque, aujourd'hui disséminées partout (4).

(1) Cf. plus haut, p. 329, 349, 364, 375, 381, 384, etc. — Nous verrons que Louis XII demandait aux principaux ports d'armer chacun un vaisseau.

(2) « Philippe de La Primaudaye, commis au contrerolle d'icelle armée de mer », reçoit 40 sous par jour pour ses « vaccations ». 1513 (Franç. 25719, n° 215).

(3) En 1517 pour le Levant (Moreau, vol. 1337, fol. 197 v°).

(4) Des rôles des capitaines de galères dans le Levant pour 1548, etc.,

Répartis comme les troupes de terre en *connétablies* de vingt-cinq hommes et en *dizaines* (1), les marins de chaque équipage se forment, sous le règne de Charles V, en quatre *sillages*, commandés par autant de *quarteniers* ou carseniers (2), nous disons aujourd'hui quartiers-maîtres. Le sillage ou singlage était à proprement parler le prêt « avancé aux carsonniers pour despartir aux compaignons pour les avoir et tenir subjets à servir (3) ». Cette formation nouvelle de l'équipage, nécessitée par les longues traversées, coïncidait avec l'adoption du sablier qui permettait de régler le temps du quart.

Les quartiers-maîtres étaient sous les ordres directs du *contre-maître* (4), appelé primitivement *sous-maître* (5), et du *maître* de navire, chargé de commander la manœuvre à l'ar-

et de la marine du Ponant pour 1566, 1574, 1577 sont à la Bibliothèque nationale (Franç. 3011, fol. 82; Franç. 3014, fol. 57; Franç. 3129, fol. 95; Franç. 3397, fol. 14. — Dupuy, vol. 233, fol. 73, et vol. 224, fol. 21). — Un rôle de la « Trésorerie générale de la marine de Ponant en 1586 » est à Cheltenham, dans la Bibliothèque de sir Thomas Phillipps, n° 205, — etc.

(1) Les marins de Jean de Harcourt, en 1295, étaient commandés par des dizainiers (Cf. t. I, p. 344). — L'amiral Pierre Miège, en 1326-1327, a comme officiers mariniers des « dixainiers » ayant chacun huit mariniers, et des « connétables » commandant vingt-quatre mariniers (Compte de Jean Le Mire : Dupuy, vol. 224, fol. 20). — La nef amirale de Jacques Buuk, flamand, en 1356, est montée de 148 hommes, y compris le gouverneur de la flotte, le maitre, 3 ménestrels, 2 cuisiniers, 2 canotiers, 2 pages et 2 maitres des engins; les 60 marins sont commandés par 3 connétables; 20 arbalétriers ont leur connétable, de même que 12 arbalétriers étrangers et 27 bouchers, poissonniers et autres gens de métier. Ajoutez dix valets porte-pavois (A. Goovaerts, *La flotte de Louis de Male devant Anvers en 1356*, apud *Compte rendu des séances de la commission royale d'histoire*, t. XIII (1886), Bruxelles, p. 33-58).

(2) Ordonnance sur l'amirauté du 7 décembre 1373 (Cf. *supra*, p. 42).

(3) Acte de 1514 (Spont, *The War with France* (1512-1513), p. 198, note).

(4) Revue des équipages de treize baleiniers normands armés en guerre. 1415 (Cf. *supra*, p. 215).

(5) « Le maistre d'une nef, 7 sous 6 deniers par jour; le sous-maistre, 5 sous. » (Compte de l'armée navale de Pierre Miège, 1326-1327. Dupuy, vol. 224, fol. 20).

rière et de rectifier au besoin la route suivie par le pilote (1).

Organisés jadis de façon très sommaire sur les voiliers du Ponant, les services du bord ne se développèrent et ne multiplièrent leurs rouages qu'au moment où commença la navigation au long cours. Chaque homme put alors utiliser ses aptitudes ou travailler de son métier. Les *maîtres de hache* et les *calphats* entretenaient en bon état le navire, le *tourneur* les poulies, le tonnelier ou *sercier* les futailles, les *manœuvriers* les agrès; pendant que le *repieux* ravaudait, que le *boitier* réparait les chaussures et que le *barbier* pansait les plaies, *cuisinier*, *pannetier* et *bouteiller*, sous la direction du *maître-valet*, apprêtaient les repas, qu'on servait par *plat* (table) de marins. Un *dépensier* répartissait la solde, et les pages que nous appelions aussi de leurs noms espagnol *mousses*, italien *fadrins* (2), et anglais (3) *gourmettes*, s'exerçaient au métier de matelot.

Le mot *matelot*, lui, vient du néerlandais (4) et signifie « compagnon de couchette » ; le matelot qui prenait le quart, cédait son lit encore chaud au compagnon qui avait achevé de veiller. Il avait fallu s'ingénier pour « servir et coucher à large » autant d'hommes qu'il y avait de tonneaux de port. « Pour chascun port de tonniau, ung homme; pour cent tonniaux, cent hommes ! » telle est la règle formulée dès 1464 dans un devis d'armements (5) et constamment

(1) Cleirac, *Rooles d'Oléron*, art. I et suiv.

(2) Nef de cinq cents tonneaux armée du temps du vice-amiral Coulon et nef de Charles d'Amboise, lieutenant de Louis XII à Milan, équipée « à la façon de Gennes » (Antoine de Conflans, *Les faiz de la marine et navigaiges*, ms. franç. 742, fol. 8 v° et 16). — « 114 corbillons... pour servir ausdits mariniers et gens de guerre pour départir à chascun plat ». Galéasses de France, 1538 (Franç. 4574, fol. 39).

(3) Grooms ou gourmettes, 1513 (Spont, *The War with France*, p. 121). — Fadrin et mousse (Rabelais, liv. IV, chap. xviii, xx, éd. 1552).

(4) *Mattegenoot*, « compagnon de matte ou matelas » (Fr. A. Stoett, *Noord en Zuyd*, t. XVIII, p. 5 : *Romania*, t. XXIV, p. 622).

(5) « Avertissement pour fait de navire pour faire lonc veaige », 1464 (Archives du Nord, B 3537).

observée au XVI[e] siècle par notre marine de guerre (1).

Ce chiffre était réduit de plus de moitié sur les navires particuliers armés en guerre (2); malgré cela, nous verrons à quels expédients étaient réduits nos marins durant les traversées de l'Atlantique et quels supplices ils enduraient quand ces expédients venaient à faire défaut. Le sentiment de la solidarité humaine y gagna peut-être; car, au départ, les capitaines juraient de se porter mutuellement secours et de se défendre jusqu'à la dernière extrémité sous les ordres de l'amiral et du vice-amiral qu'ils s'étaient donnés (3).

Voici un « Estat par le menu de ce que pouvait couster l'avitaillement, entretenement et nolleaige d'un navire du port de cent tonneaux, fourny de soixante hommes d'équippage pour un mois de voyage (1574) (4).

	Livres.
Le capitaine	100
Son lieutenant qui servyra aussy de portenseigne	55
Le maistre	50
Le contremaistre	30
Le maistre vallet	20
Son matelot	15
Les quatre carseniers	80
Le pilotte	35
Deux bouteilliers	20
Le cuisinier et son ayde	15
Quatre canonniers	50

(1) Exemples d'armements de nefs de 500, 300, 150 et 60 tonneaux, qui ont respectivement 500, 300, 150 et 60 hommes d'équipage. 1512 (Antoine DE CONFLANS, ms. franç. 742, fol. 8 et suiv. — Clairambault, vol. 326, fol 555).

(2) 14 hommes pour un navire de 30 à 40 tonneaux, 18 pour un navire de 50 à 60... Ordonnance d'Henri III, 1584 (FONTANON, t. IV, p. 126).

(3) Cf. la convention des capitaines de la *Licorne*, la *Pucelle* et la *Madeleine*. 26 février 1575 (Ch. et P. BRÉARD, *Documents sur la marine normande*, p. 25).

(4) Dupuy, vol. 233, fol. 75. — Cf. les listes d'équipage du temps de François I[er] données par Antoine de Conflans (Ms. franç. 742).

	Livres.
Un charpentier	20
Un calfadour	20
Un tabour et un fiffre	20
Le panetier et son ayde	15
Le barbier et son ayde	28
Trente-trois hommes à solde à raison de sept livres chascun par mois, tant soldats que mariniers. »	231

Les salaires avaient suivi pendant deux siècles une progression constante, mais lente, avant de faire ce brusque saut provoqué par la cherté de la vie. Deux livres tournois, fixées comme haute solde mensuelle en 1297 (1) étaient devenues la solde ordinaire des marins bretons (2) du XVe siècle. Encore la pauvreté de la province, jointe à la merveilleuse aptitude de la race pour la marine, maintenait-elle à un taux assez bas les salaires des matelots, que les Flamands, vers la même époque, fixaient à trois écus, « le fort parmy le faible, » observant qu'il y avait avantage à recruter des équipages en Bretagne (3). Il était d'usage d'allouer, en plus des gages, des « dépens » pour que le marin ne restât pas « bouche à court (4) ». Un patron de galère française en 1326 recevait dix livres de gages mensuels et cinquante sols de dépens (5). Beaucoup plus tard (6), en 1538, une centaine de mariniers des galéasses royales s'étant

(1) Par l'amiral de France Zaccaria (Cf. t. I, p. 361).

(2) Employés aux convois d'escorte (*Mémoires de Bretagne*, t. III, col. 1121).

(3) 1455-1464 (Archives du Nord, B 3537 : *Inventaire-sommaire*, t. VIII p. 290, 297).

(4) Devis d'armement d'une flotte flamande vers 1425 (Franç. 1278, fol. 75).

(5) Un comite 6 livres de gages, 30 sols de dépens, un arbalétrier ou un prouyer 3 livres et 20 sols, le maître d'une nef 7 sols 6 deniers par jour, le contre-maître 5 sols, etc. (Dupuy, vol. 224, fol. 20).

(6) En 1513, la solde mensuelle du marin anglais est de 5 sols st., du pilote 36, du chirurgien 13 et 4 deniers, du petit chirurgien 10 sols, de l'amiral 10 sols par jour, du capitaine 6 sols et 8 deniers, etc. (SPONT, *The War with France*, p. 111, 121).

mis en grève, parce qu'ils estimaient insuffisante la solde mensuelle de soixante sols, on leur accorda de vingt-cinq à quarante sols de supplément (1).

Dans la marine marchande, les soldes étaient moins fortes et généralement au prorata de la longueur du voyage; mais le matelot avait droit à une pacotille qui variait selon la destination du navire (2). Cette participation aux bénéfices se traduisait à bord des navires de guerre par la répartition du tiers du butin entre tout l'équipage (3), qui recherchait fort ces *pots-de-vin* (4). Dans la marine marchande, le maître de navire, qui avait donné à ses armateurs tout sujet de satisfaction, avait droit à une gratification nommée *chapeau* ou *chausses* (5). Sans doute, était-il habillé à neuf.

Cela nous amène à parler de l'uniforme de la marine de guerre. Bon juge de la vanité humaine, Louis XI l'avait mise à profit en accordant à certains mariniers de la Garonne le droit de porter la livrée royale, rouge et blanche (6). Comme nous voyons que les marins du navire de guerre armé par Abbeville la portaient également (7), il est permis de supposer que l'usage de l'uniforme était assez général à bord des vaisseaux de Louis XI. Cet usage se maintint assez longtemps. En 1514, les soixante marins de la *Rochelaise* de Saint-Malo étaient tous vêtus de jaquettes bleues et rouges, aux couleurs royales (8), tandis que les marins espagnols étaient en jaune et rouge. Mais un demi-siècle plus tard,

(1) Franç. 4574, fol. 53 v°.

(2) Enquête de Quinborough, 1375 (*Black book of admiralty*, t. I, p. 138).

(3) Répartition du butin fait par les navires anglais en Bretagne, 1373 (Cf. t. II, p. 25).

(4) Cf. *supra*, t. II, p. 427.

(5) *Guidon de la mer* : Jal, *Glossaire nautique*, art. chausse, chapeau.

(6) Archives d'Abbeville, registre des délibérations, fol. 246, 249 (années 1479-1480).

(7) Spont, *The War with France* (1512-1513), p. 198, note.

(8) Jean d'Auton, *Histoire de Louis XII*, éd. de Maulde La Clavière, t. IV, p. 344.

il n'était plus question d'uniforme : à la bataille navale de Terceire, les Français seront obligés de mettre une écharpe blanche pour se distinguer de leurs adversaires.

II

LES VAISSEAUX.

Si on passe brusquement des récits maritimes de Froissart à *La navigation du compaignon à la bouteille* (1), on est stupéfait de la transformation qui s'est opérée dans la nomenclature navale. Plus de baleiniers, de crayers ou de coques! Mais à Dieppe, des heus, des hourques et des flouins; au Havre et à Rouen, des carracons, des galéasses, des brigantins; en Bretagne, des caravelles et des chaloupes; des pataches et des pinasses en Guyenne (2)! Cédant comme tout le reste, institutions, mœurs, idiome, aux influences ambiantes, notre marine adopte en masse et sans contrôle tous les types de navires des nations rivales, au risque d'avoir pour le même service des bâtiments de valeur inégale.

Les *Pinasses* bayonnaises en bois de pin (3), les *Pataches* de Guyenne qui allaient, bordées de dix-huit rames par bande (4), semer la terreur sur les côtes d'Amérique, les

(1) De Rabelais, Rouen, 1574, in-16.

(2) Antoine de Conflans, « Les Faiz de la marine ». Début du règne de François Ier (Ms. franç. 742, publié par Jal, dans les *Annales maritimes* de juillet 1842 et partiellement par Margry, *Les navigations françaises*, p. 403).

(3) D'où le nom espagnol de *pinaça* donné au bâtiment (Jal, *Glossaire nautique*, art. Pinace). — Ordre de retenir en Guyenne une cinquantaine de pinasses du port de 50 tonneaux. 20 décembre 1522 (Dépôt de la Marine, Bibliothèque, A 87, 1er vol., n° 16).

(4) 1549 (Duro, *Armada española*, t. I, p. 439). — Les pataches de l'Invincible Armada jaugeaient de 35 à 50 tonneaux ou doubles bottes. 1588 (Jal, *Glossaire nautique*, art. Patache).

Chaloupes bretonnes (1), les *Yachts* (2) et les *Frégates* encore minuscules acclimatées en Normandie (3) avaient toutes le rôle d'avisos-éclaireurs, propres à mettre à terre les troupes de débarquement (4).

De même port (5) que les précédents, c'est-à-dire d'une cinquantaine de tonneaux, marchant également à la voile et à la rame, les *Flouins* avaient cela de particulier que les rameurs, faute de bancs, voguaient debout sur le pont. Couverts, durant la bataille, « de ponts de corde maillée à rider », les flouins couraient mieux au plus près que grand largue, parce que, dans ce dernier cas, les voiles d'arrière masquaient les autres et « buvaient » tout le vent. On a reconnu dans flouin le mot anglais *flowing*, « volant », qui trahirait, semble-t-il, l'origine de ce type de bâtiment : la façon en serait venue de Rye, où on les fabriquait



FLOUIN
(Bibl. nat., Franç. 150, fol. 23.)

(1) Toutes les premières mentions que nous ayons de la chaloupe se rapportent à la Bretagne : « La challoppe » du Croisic. 1522 (Franc. 5086, fol. 143). — « 10 ou 12 chaloppes d'Espaigne. » Nantes, mars 1551 (*Mémoires... de Bretagne*, t. III, col. 1083). — « Trois flouins et deux chalouppes. » Saint-Malo, 1555 (*Ibidem*, col. 1145). — Il est donc douteux que le mot soit hollandais, comme le prétend Jal (*Glossaire nautique*, art. Chaloupe).

(2) « Iachte » du baron de La Garde. 1551 (*Bulletin de l'Académie de Belgique*, t. XL, p. 847, note).

(3) Une frégate dieppoise, en 1555, a 15 tonneaux (*Histoire de la bataille navale faicte par les Dieppois et Flamens* (août 1555), publiée par Cimber et Danjou, *Archives curieuses*, 1re série, t. III, p. 141).

(4) P. Fournier, *Inventaire des mots de marine* : Cf. Jal, *Glossaire nautique*, art. Pinace.

(6) Le port habituel du flouin était, selon Nicot, de 40 à 50 tonneaux. — En 1555, les flouins dieppois *Dragon*, *Redouté* et *Ryays* ont 35, 30 et 25 tonneaux (*Histoire de la bataille navale, etc.* Cimber et Danjou, ouv. cité).

en nombre (1). Mais remarquons que les Dieppois, qui en firent grand usage, les appelaient primitivement des *Volants* (2), et, loin de plagier les Anglais, auraient été plagiés par eux; une fois de plus, une de nos inventions nous serait revenue de l'étranger, déguisée sous un nom nouveau.

N. B. — En dépit de leur commune racine, il ne faut pas confondre le flouin et le *Flibot* (anglais *fly-boat*, « bateau volant ») . Ce dernier, dont nous eûmes du reste de rares spécimens, jaugeait plus de cent tonneaux (3).

Les *Heus* zélandais (4) firent fortune au Havre et en Angleterre (5). Ils avaient, à l'avant, leur grand mât gréé à la latine et surmonté d'un bourset ou hunier (6).

A Rouen, au légendaire clos des galées qu'on avait partiellement reconstitué, les officiers royaux, engoués des vaisseaux subtils du Levant, brigantins, fustes, galères, galions, en firent souvent construire par des Italiens (7). Réputé de longue date pour sa légèreté (8), armé comme un brigand, le *Brigantin* rôdait le long des côtes (9), que ses trois pieds

(1) NICOT, *Thrésor de la langue française*, 1606. — JAL, *Glossaire nautique*, art. Flouin.

(2) Le *Volant* de Dieppe envoyé en Angleterre. 1480 (Franç. 20685, p. 727). — « En Zélande, sont heus, escutes, vollans. » 1522 (Antoine DE CONFLANS, *Les faiz du navigaige*, ms. franç. 742 : MARGRY, p. 404).

(3) Exemple d'un « felibot » de 162 tonneaux. Nantes, 1587 (*Bibliothèque de l'École des Chartes*, t. LV, p. 183).

(4) Antoine DE CONFLANS, ouv. cité.

(5) P. FOURNIER, *Hydrographie*, p. 51. — Guillaume DE MARCEILLES, *Mémoires de la fondation et origine de la ville française de Grace*, à l'année 1563, éd. Morlent, p. 32.

(6) CLEIRAC, *Explication des termes de marine* (1639); Cf. JAL, *Glossaire nautique*, art. Heu. Des bonnettes en étai pouvaient agrandir à bâbord et à tribord la surface de toile de la grande voile.

(7) En 1488, le Génois Georges D'Oria y construit une galère et des brigantins (Cf. plus haut, p. 429).

(8) « On mit au premier chef une manière de vaisseaux courans, lesquels on nomme Brigandins, et ils estoient garnis et pourvus de canons. » 1390 (FROISSART, liv. IV, chap. XV : Expédition contre Africa).

(9) « Exploratoriis navigiolis, quæ Brigantinos vulgo appellamus. » Lettre

de creux sur cinquante-six pieds de long et neuf de large lui permettaient de serrer de très près. Il n'avait, pour ses dix à quinze bancs de rameurs, qu'un homme par rame (1), et différait en cela de la *Fuste*, pourvue de double et triple rameur au quartier de poupe (2).

De la disposition des rames à bord des galères, j'ai déjà parlé ailleurs (3). Qu'il me suffise de rappeler que ce problème délicat comporte, suivant les époques, des solutions différentes. Parfois répartis en étages durant l'antiquité, les rangs de rames s'étaient juxtaposés au moyen âge sur le pont : *birème, trirème,* signifiaient alors qu'il y avait deux ou trois rames bordées à chaque banc. Il n'était question ni de *quadrirème*, ni de *quinquérème*. Ces mots reparaissent à la Renaissance sous la forme *Quatrirame*, *Quinquerame* (4). Ils ont une nouvelle fois changé de sens et veulent dire qu'il y a quatre, cinq forçats attelés à chaque aviron, énorme pièce de quarante pieds de long. Un capitaine espagnol, Alvaro de Bazán, essaya toutefois de restituer la birème antique dans une galéasse à double étage de rameurs, pour laquelle il obtint un brevet d'inventeur valable pendant dix ans (5).

Mais quels efforts musculaires ne fallait-il pas à des

d'Alphonse d'Aragon. 1432 (Dom MARTENE, Amplissima collectio, t. VIII, col. 192).

(1) Franç. 19216, p. 375. — JAL, *Glossaire nautique*, art. Brigantin. — Un brigantin de François Ier jauge 40 tonneaux en 1532 (Franç. 15628, n° 441).

(2) La fuste vénitienne avait cent pieds et de douze à vingt et un bancs. Texte vénitien du XVIe siècle (Bibliothèque de Saint-Marc, classe IV, cod. 26 : *delle galere*) cité par JAL, *Glossaire nautique*, art. Fusta, ainsi qu'un passage des *Annotationes* de Lazare BAÏF, qui avait été à Venise.

(3) Cf. t. I, p. 253.

(4) 1549, « gallère quatrirame en la mer de Ponant. » Franç. 29214, doss. Strozzi, p. 6). — 1564 « gallère quinquerame » (Archives nation., K 93, n° 29). — Armement d'une galère « à galoche », c'est-à-dire quatrirame », 1570 (Franç. 3174, fol. 21).

(5) 1550 (OCHOA DE LA SALDE, *La Carolea*. Lisboa, 1585, fol. 430. — DURO, *Armada española*, t. I, p. 314 ; et *Disquisiciones Nauticas*, t. V, p. 14).

rameurs, fussent-ils trois cents, pour mettre en branle et faire avancer sur l'onde des masses de six à douze cents tonneaux (1), — port habituel des *Galéasses*, — capables de contenir sous leurs couvertes nombre de chevaux et de marchandises, et de « ranger tant à la pouppe, proue que au tillac, quarante ou quarante huyt grosses pièces d'artillerie » (2) ! La galéasse, le plus grand des bâtiments à rames, atteignait cinquante mètres de long.

De multiples besoins amenèrent un accroissement considérable dans le tonnage des voiliers du Ponant. La nécessité pour les gens qui devaient « tenir lonc temps la mer » d'être « serviz et couchéz à large » (3), non moins que le désir de réduire les frais de manœuvre en donnant au vaisseau une capacité supérieure, venaient à l'appui de la raison d'État qui commandait d'avoir des vaisseaux de ligne.

Car les grands navires formaient toujours la première ligne dans les batailles rangées. En 1436, les Cortès, humiliées d'apprendre que la flotte espagnole n'avait pu se mesurer avec les Anglais, faute de bâtiments de fort tonnage, supplièrent le roi d'en faire construire (4). Presque simultanément, les Dieppois (5) et les Flamands (6) adoptèrent les mesures analogues pour regagner l'avance prise par leurs adversaires communs, les Anglais, et aussi par les Portugais (7). Le système des primes de construction, qui avait

(1) Galéasses de Louis XI en 1464 : 600 tonneaux (Cf. *supra*, p. 311). — Galéasses espagnoles en 1540 : 800 et 1,200 tonneaux (Coleccion Sans de Barutell à Simancas, art. 5, n° 26).

(2) 1527 (Clairambault, vol. 326, fol. 555).

(3) 1464 (Archives du Nord, B 3537. — JAL, *Archéol. nav.*, t. II, p. 396).

(4) *Cortes de los antiguos reinos de Leon y de Castilla*, t. III, p. 263.

(5) En 1436, les Dieppois mettent en chantier « plus grans vaisseaux que n'estoient quant Dieppe estoit occupé par les Englois » (Archives nation., X1A 4800, fol. 235).

(6) En 1438, Philippe de Bourgogne fait construire une carraque par des charpentiers mandés de Lisbonne.

(7) Par Ferdinand de Portugal, 1367-1383 (PARDESSUS, *Lois maritimes*, t. VI, p. 302).

donné de si bons résultats parmi les républiques maritimes de l'Italie (1), fut appliqué successivement par l'Espagne (2) et par la France, avec cette différence que le trésor royal chez nous n'eut rien à débourser : il était accordé aux *bourgeois de navires* le quart des prises que pourraient faire leurs bâtiments, « afin de leur donner moyen de faire construire de plus grands navires » (3).

Mais ici se présentait une difficulté. Les navires du nord susceptibles d'un accroissement de tonnage, *Nefs* (4), *Barges* (5) et *Hourques* (6) hollandaises à la proue ronde et grosse, tous navires à clin et à voilure carrée, manquaient de vitesse.

Dès 1464, un « avertissement pour fait de navire pour faire lonc veaige (7) » constatait la supériorité des vaisseaux « de Espaigne ou Portugal ou Bretaigne, pour ce que c'est navire d'avantaige à la voille qui, pour trouver vent contraire, ne lèsera à tirer tous jours avant à la voline (bouline). Et qui seroit navire pesant, comme est celui d'Alemaigne,

(1) Cf. les primes accordées en 1478 par Gênes et Venise aux constructeurs de naves de 1,125 et 500 tonneaux (*Supra*, t. I, p. 245).

(2) Le 10 septembre 1495 une prime de cent maravédis par tonneau est accordée par le roi d'Espagne aux constructeurs des vaisseaux de 600 à 1,000 tonneaux. Le tonneau de Séville mesurait un mètre cube, 405; le tonneau de Biscaïe, un mètre cube, 686 (Capmany, *Memorias sobre la marina de Barcelona*, t. IV, p. 396. — D'Albertis, p. 79).

(3) Art. 35 de l'Ordonnance de 1543 sur l'amirauté.

(4) Une nef anglaise, en 1465, atteint 800 tonneaux (De la Nicollière-Teijeiro, *La Marine bretonne*, p. 48). — Cf. *supra*, la nef amirale de France, 1466.

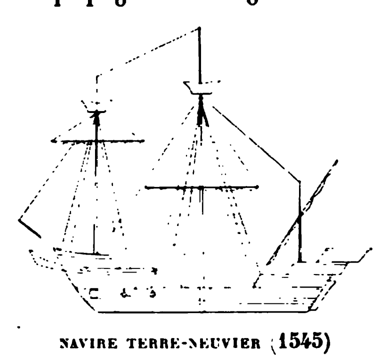
(5) Les barges normandes restèrent assez faibles de tonnage, 50 et 100 tonneaux (1457 : Archives du Nord, B 3537), 90 et 140 tonneaux (1527 : Clairambault, vol. 326, fol. 555), tandis que les barges écossaises atteignent 350 et 500 tonneaux (1457 : Archives du Nord, B 3537).

(6) Elles bordaient six voiles carrées et une oreille de lièvre (Pantero-Pantera, *Armata navale*, cf. Jal, *Glossaire nautique*, art. Hourque).

(7) Archives départementales du Nord, B 3537, *Inventaire sommaire*, t. VIII, p. 297 : Finot, *Projet d'expédition contre les Turcs*, préparé par les conseillers du duc de Bourgogne Philippe le Bon (janvier 1457), dans les *Mémoires de la Société des sciences de Lille* (1890).

de Horlande, Zellandre ou Engleterre, se pourroit estre ung grant retarment, quar il faudroit, si tiex navires trouvoient vent contraire, que ilz retournassent à la prochène terre de leur party. »

Encore s'ils eussent été confortables ou puissants! Mais non, sur la nef amirale de Louis de Bourbon, comme sur la barge représentée dans l'œuvre du graveur flamand W. (, l'équipage n'avait guère d'autre abri que sous les plates-formes d'avant et d'arrière. Soutenues par des épontilles, parfois par des arceaux brisés (1), ces plates-formes n'étaient garnies, comme les châteaux forts, que de panneaux crénelés dits *lisses de hourdis* (2). La partie du pont qui s'étendait de l'une à l'autre s'appelait *bayle* (3), par une autre analogie avec l'espace découvert compris entre la première et la seconde enceintes des forteresses. — De là l'expression encore usuelle « tirer en belle » (4).



NAVIRE TERRE-NEUVIER (1545)
Schéma fait par un armateur rouennais. Franç. 24269, dernier feuillet.

Cette infériorité des voiliers du Ponant explique la révolution capitale du XVe siècle, la diffusion, dans les marines septentrionales, des types hispano-levantins à voilure mixte et fragmentée, à logements multiples, qui permit à toutes les nations océaniques les navigations au long

(1) DEMAY, Etudes sigillographiques : le type naval, dans la *Revue archéologique*, t. XXXIV, p. 281-286. Cf. le sceau de Calais reproduit dans mon t. Ier, p. 370.

(2) Ch. BRÉARD, *Le Compte du clos des galées* (1382-1384), p. 77 et suiv.

(3) « Nef d'argent doré... au chasteau derrière à IIII tourelles et à celui de devant III ». 1477 (Le comte DE LABORDE, *Les ducs de Bourgogne* Paris, 1851, 8°, t. II, p. 53-55).

(4) « Au belle de la nef », 1515-1522 (Antoine DE CONFLANS, Franç. 742, fol. 6 v°). — JAL, *Glossaire nautique*, art. Embelle et belle.

cours (1). La révolution fut si rapide (2) qu'un capitaine de vaisseau, vers 1520, déclarait « toutes les nefz d'Angleterre, d'Escosse et Yrlande semblables aux nostres; la plus part, ajoute-t-il, sont faictes par deça ou en Bisquaye ».

A Boulogne, Dieppe, Saint-Valery, Fécamp, Rouen, en Bretagne, en Guyenne, nos constructeurs copièrent les naves portugaises (3) qui allaient aux Indes et qu'on appelait des « navires à caravelles », en raison de leur analogie avec un bâtiment aux formes élégantes qui avait le premier traversé l'Atlantique.



NEF gréée en caravelle
(Bibl. nat., Franç. 150, p. 23).

La *Caravelle* portugaise, pauvre petite embarcation d'osier vêtue de cuir au XIIIe siècle (4), s'était dépouillée de sa carapace et de ses filets de pêcheur, pour prendre, blanc papillon au vol léger, la route des Indes. Au lieu des deux oreilles de lièvre dont elle était primitivement dotée (5),

(1) Le pilote saintongeois Jean Alphonse en rendait parfaitement compte en 1544 (MARGRY, *Les Navigations françaises*, p. 261, etc.).

(2) En 1481, Edouard IV a, parmi ses navires, le *Great Portingale* et le *Spaynard* (RYMER, t. XII, p. 139).

(3) Antoine DE CONFLANS, ms. franç. 742, fol. 3.

(4) Charte d'Alphonse III de Portugal. 1255 (Henrique LOPES DE MENDONÇA, *Estudos sobre navios portuguezes nos seculos* XV *e* XVI. Lisboa, 1892, in-4°, p. 43). — ISIDORE DE SÉVILLE, *Originum*, lib. XIX, cap. I. — Certains *caravi*, pourtant, pouvaient embarquer jusqu'à soixante chevaux, charte d'Alphonse XI de Castille. 1342 (JAL, *Archéologie navale*, t. II, p. 224, note).

(5) Caravelles du XVe siècle (LOPES DE MENDONÇA, p. 68).

trois voiles latines de plus en plus grandes à partir de l'arrière s'enflaient aux moindres brises ou gouvernaient au plus près sous un angle très faible, tandis qu'à l'avant un quatrième mât portait voile carrée et trinquet pour résister aux tourmentes (1). Gracieux, mais faible bâtiment! car l'absence du château de proue, en allégeant la marche, permettait à la canonnade et aux paquets de mer d'enfiler les ponts coupés qui montaient en étages vers l'arrière (2).



CARAVELLE
(Bibl. nat., Franç. 150, p. 21).

Cara bella, « la belle figure! » s'écrie Jal dans un sentiment d'admiration devant ces formes élégantes (3). L'étymologie est moins que douteuse, car le mot caravelle est la contraction de *caravo a vela* (4); mais l'erreur à laquelle le nom prêtait était de bon augure, la fortune fut plus étonnante encore.

La caravelle avait reçu des papes une sorte de bénédiction comme messagère de la foi sur les côtes africaines (5). Et

(1) Franç. 22374, fol. 29 v° (1548) : Franç. 150, p. 21 (1584). — D'ALBERTIS, *Costruzioni navali*, p. 58, 61.

(2) C. Fernandez DURO, *Disquisiciones nauticas*, Madrid. 1877, fol. 114. — FERNANDO-OLIVEYRA, *Arte da guerra do mar*... Em Coimbra, 1555, fol. 42.

(3) *Glossaire nautique*, art. Caravella.

(4) LOPES DE MENDONÇA, p. 46.

(5) Bulle de Nicolas V, 8 janvier 1454 (DUMONT, *Corps diplomatique*, t. III, 1re p., p. 200). — Alexandre VI achète deux caravelles portugaises au retour de Christophe Colomb. 1494 (Franç. 15541, fol. 180).

moins de vingt ans après que Philippe le Bon en eut fait construire une à l'Écluse par des charpentiers portugais (1), on en relevait au même port soixante-sept, flamandes, bretonnes ou écossaises, variant de 25 à 140 tonneaux (2), car il y en avait de deux sortes : les unes, les *hirondelles* pêcheuses, devaient finir leur destinée en Normandie et Picardie (3) aussi modestement qu'elles l'avaient commencée en Portugal; les autres, navires de combat pontés, utilisaient leur agilité pour flanquer et couvrir contre les attaques des hourques anglaises les galions des Indes (4).

Une vieille formule espagnole donne en trois mots les proportions des bâtiments à voiles latines : « As, dos, tres : » la longueur est égale à trois fois, « tres », la largeur, laquelle est le double, « dos », du creux, « l'as » (5). De telle sorte qu'un galion de 90 pieds de long ,par exemple, était large de 30 au maître-bau du second pont et profond de 10 (6). Faisons toutefois cette réserve que le galion portait souvent des voiles carrées (7).

Les *Galions*, que certains textes portugais confondent avec les galéasses, se rapprochaient beaucoup plus des naves (8). Comme ils furent pendant un siècle les rois de la mer, il

(1) En 1438-1440 (JAL, *Archéologie navale*, t. II, p. 140).

(2) En 1457. Il y avait une nef caravelle de 40 tonneaux, deux caravelles écossaises de 28 et 140 tonneaux, une petite caravelle espagnole de 50 tonneaux, une autre de Normandie de 25 tonneaux, quarante et une caravelles bretonnes de 30 à 130 tonneaux, dix-neuf caravelles du duc de Bourgogne (Archives du Nord, B 3537 : *Inventaire sommaire*, par FINOT, t. VIII, p. 291).

(3) *La Picardie*, t. III, p. 257. — DUHAMEL DU MONCEAU, *Traité général des pêches*. Paris, 1769, in-fol., t. I, p. 319. — JAL, *Glossaire nautique*, art. Hirondelle.

(4) DURO, *Disquisiciones nauticas*, t. I, p. 107. — LOPES DE MENDONÇA, p. 72. — PANTERO-PANTERA, *L'Armata navale*. Roma, 1614, p. 43.

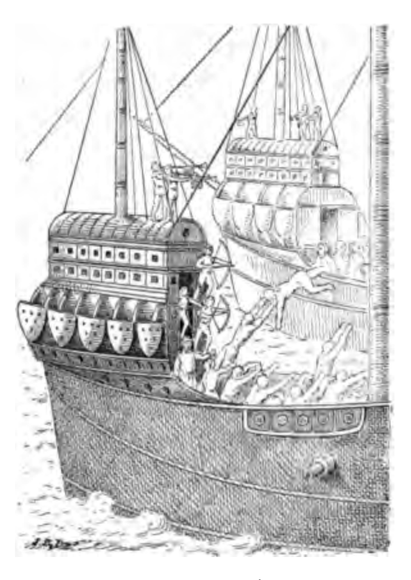
(5) D'ALBERTIS, p. 88.

(6) Bartolommeo CRESCENZIO, *Nautica Mediterranea* : Cf. VECCHJ, *Storia generale della marina militare*, 2e éd., t. I, p. 287.

(7) Franç. 20008, p. 12.

(8) FR. JOAO DOS SANTOS, *Ethiopia Oriental*, part. I, liv. V, chap. VIII et X. — LOPES DE MENDONÇA, *Estudos sobre navios portuguezes*, p. 27.

faut leur consacrer quelques lignes. « Bastis pour la guerre et de forme propre à soustenir toute outrance d'artillerie ou de tempeste, un peu moindres et plus bas que les navires de charge (1), » le ventre moins renflé, mais les fesses fortes (2), ils filaient à grande allure, et grâce à l'adjonction « de quelques remes, pour estre plus faciles de se getter hors des ports » (3), ils rendaient service aux grandes nefs pour porter ou lever leurs ancres, les aider à doubler une pointe, les remorquer par la bonasse. Eux-mêmes n'avaient besoin d'aucun secours pour se faire respecter des plus gros vaisseaux ou des galères qui tentaient de les gagner de vitesse et de les assaillir en temps de calme (5). Ils étaient « furieux à voir » (6), quand de chaque bord une batterie de six pièces de bronze tirait à fleur d'eau (7), tandis



BRANLE-BAS A BORD D'UN GALION
Miniature de la fin du XV[e] siècle (4)
(Bibl. nat., Franç. 22510, fol. 59).

(1) Nicolay D'ARFEUILLE, premier cosmographe du roi. 1582 (Franç. 20008, p. 12).

(2) Ils avaient la poupe à la bâtarde, c'est-à-dire en forme de fesses (Noël CONTI, *Historia Coetanea*. Venise, 1581, l. XII. — PANTERO-PANTERA, *Armata navale*, chap. IV. — JAL, *Archéologie navale*, t. II, p. 207).

(3) Franç. 20008, p. 12.

(4) Ce navire, dans lequel je reconnais un galion, ressemble en effet complètement au *Galion de Portugal* d'une tapisserie de 1535 (DURO, *Armada Española*, t. I, p. 224).

(5) 1527 (Clairambault, vol. 326, fol. 555).

(6) Franç. 20008, p. 12.

(7) « 25 ou 26 galions d'armées tirent six pièces d'artillerie de bronze

que les petites pièces du pont crachaient la mitraille (1).

Fort prisés de nos « corsaires et escumeurs de mer de l'Océan » (2), ils furent aussi redoutés que l'avaient été au xe siècle les barges des pirates scandinaves. Chose singulière, les deux types de navires se ressemblaient. Les *Roberges* ou « barges à rames » (angl. *row-barge*) du xvie siècle étaient « assez semblables à des gallions, mais un peu plus bas et avec plus de remes » (3). Ce qui les rapprochait d'une galère dont on aurait exhaussé les bordages (4). Plus courtes toutefois, pour 45 pieds de quille, elles avaient 18 pieds de largeur et 11 de creux; elles jaugeaient presque toutes 70 à 80 tonneaux (5), tandis que les galions avaient les gabarits les plus variables, depuis 60 tonneaux (6) jusqu'à mille (7).

par chaque costé et tout près de l'eau. » Lettre d'un prisonnier espagnol. Le Havre, 13 septembre 1551 (*Bulletin de la Société historique de Normandie* (1879), p. 327).

(1) Chaque galion espagnol de 300 tonneaux devait avoir 8 pièces de bronze, 4 de fer et 24 vers de bronze et de fer avec 120 hommes d'équipage. 1565 (Reg. del Consil. de Indios, fol. 69 : Duro, *Armada española*, t. II, p. 467).

(2) Franç. 20008, p. 12. Leur artillerie était sensiblement la même que celle des galions. L'*Émerillon*, roberge royale en 1565, porte 7 moyennes de fer, 2 espoirs et 18 berches (Franç. 21544, fol. 31). Une autre a 150 hommes. 1549 (Franç. 3118, fol. 12 v°).

(3) *Ibidem*, p. 13.

(4) En 1513, des roberges anglaises de 70 tonneaux sont appelées indifféremment roberges ou galères (Spont, *The War with France* (1512-1513). London, 1897, in-8°, p. 86 et suiv.). Vers 1550, une galère royale est transformée en roberge (Guillaume de Marceilles, *Mémoires de la fundation et origine de la ville Françoise de Grâce*. Le Havre, 1847, p. 28).

(5) Gabarit d'une roberge. 1576 (Bréard, *Documents relatifs à la marine normande*, p 3).

(6) Les galions du roi de France, l'*Esmerillon* et le *Faucon*. 1555 (*Histoire de la bataille navale faicte par les Dieppois et Flamens* (1555), Cimber et Danjou, *Archives curieuses*, t. III, p. 145).

(7) Le galion *Saint-Mathieu*, qui soutint le choc de cinq vaisseaux français à la bataille de Terceire (1582), avait, en deux batteries, trente canons de bronze, et deux cent cinquante hommes d'équipage. Il jaugeait 600 tonneaux (Duro, *Armada Española*, t. II, p. 317. — *Relatione vera dell'armata*. Roma, 1588, 4°. Jal, *Glossaire nautique*, art. Galion : l'Invincible Armada avait des galions de divers tonnages, depuis 250 jusqu'à 1,000 tonneaux, portant de 189 à 477 hommes.)

En France, on estimait que les meilleurs galions étaient ceux de « cent cinquante tonneaulx, raz et bons de la voille, chargéz d'artillerie pour battre à fleur d'eaue et s'approcher



GALION *Saint-Mathieu* (1582)
(Gravure allemande tirée des *Historien der Königsreich Hispanien, Portugal und Africa*, 1589).

près de la terre » (1). Espagnols et Portugais, au contraire, pour transporter et défendre les trésors du Nouveau-Monde, transformèrent leurs galions en forteresses flottantes : aussi longs que les naves, aussi hauts des gaillards (2), les galions

(1) 1527 (Clairambault, vol. 326, fol. 556).
(2) LOPES DE MENDONÇA, *Estudos sobre navios portuguezes*, p. 28 : Une

espagnols restaient plus bas du belle : ils n'avaient que deux ponts, les naves en avaient trois.

Les *Naves* ou *Nefs* offraient entre elles une diversité plus grande encore que les galions, soit pour les dimensions, soit pour la hauteur de leurs œuvres-mortes, soit pour la voilure. Telle, charmante du reste, présente cette particularité que la chambre du conseil, séparée du pont par une grille derrière laquelle on pouvait au besoin se barricader (1), servait au besoin de place d'armes. Telle nef a un mât, telle autre trois. D'une façon générale, la nef du XVIe siècle diffère de la nef médiévale par la voilure et par la transformation, en réduits percés de meurtrières, des châteaux jadis nus de l'avant et de l'arrière (2).

En 1527, s'achevait, à Saint-Nicolas-de-Leure, la plus grande nef qu'on eût encore vue en France. Elle n'avait pas sa pareille au monde; on avait pris soin de le constater en figurant à l'arrière, au milieu des armes de France, un phénix, sous lequel se lisait cette inscription en lettres d'or :

« O Phœnix, qui tant noble suis, faits ressembler la *Grande-Françoise* en moy ! Cy toute force abonde, faits trembler toutes les nations, car mon pareil n'y a au monde. »

Calibrée pour un port de quinze cents tonneaux (3), qui s'éleva effectivement jusqu'à deux mille tonnes, la *Grande-Françoise* était doublée en plomb depuis la quille jusqu'à la première préceinte. De ses trois rangs de sabords, le premier

nave de 600 tonneaux avait 147 palmes et demie de long sur 50 de large; un galion de 500 tonneaux avait 147 palmes sur 52.

(1) Vers 1470 (Latin 10491, fol. 166).

(2) Cf. les nefs amirales de Suffolk et de Bourbon ci-dessus (p. 248 et 345). et la nef amirale de Graville, la *Louise*, en 1500 (Gravée dans SPONT, *The War with France*, p. 88). Dès 1464, l'amiral de Bretagne possède « une nef de 900 tonneaux, savoir est 1,800 pipes, toute neuve, la plus belle... qui soit sur les mers de par desa. » (Archives du Nord, B 3537 : *Inventaire sommaire*, t. VIII, p. 297).

(3) « Estat des navires pouvant estre armés en 1527. » (Clairambault, vol. 326, fol. 555. — JAL, *Glossaire nautique*, art. Hable).

atteignait les créneaux de la grosse tour du Havre, si bien qu'on dut surélever ceux-ci. Elle était si longue qu'une boule lancée d'un bras vigoureux la traversait à grand'peine de bout en bout. On y avait installé un jeu de paulme, une forge, un moulin à vent. A l'intérieur, une fort belle chapelle dédiée à saint François servait aux messes basses qu'on célébrait tous les dimanches pour les ouvriers italiens (1) et les manœuvres employés par le capitaine Lespargne (2), gentilhomme breton, directeur des travaux.

Une statue de saint François, encore conservée aujourd'hui (3), était placée à l'avant, au-dessus de la salamandre royale.

La mâture avait un développement extraordinaire, cinq mâts verticaux, dont trois misaines à l'arrière. L'un avait quatre hunes superposées, la dernière si haute « que un homme estant dedans ne paroissoit pas plus gros qu'une poule à ceulx du bas ». Il avait cinq à six brasses de tour, et malgré sa grande longueur, on avait constaté avec surprise, tandis qu'il était couché sur la plage, ce phénomène aujourd'hui bien connu que les fibres ligneuses dans leur sens longitudinal transmettaient fidèlement le son : de petits coups frappés à un bout s'entendaient fort bien à l'autre extrémité, « à aureille approchée contre .»

En lisant cette description, on se prend à songer à un célèbre navire du temps, si haut de bordages que la cime du grand arbre des galères n'en atteignait pas la proue. La grande carraque de Rhodes, la reine de la mer, disaient les Arabes, avait sept étages, dont cinq en œuvres mortes, chapelle, cabine ou chambre d'armes pour cinq cents

(1) « Jean Vincent Auxilia » et son équipe (Franc. 15632, fol. 188).

(2) En réalité, « Bertran de Thilly, pennetier ordinaire du roy et cappitaine de sa grant nef nommée *Françoize* ». Quittances de 1524-1525 (Pièces orig., vol. 2845, doss. Tilly, p. 24, 34).

(3) Après la destruction de la nef, elle avait été transportée à l'église Saint-François du Havre. M. Georges Toudouze l'a retrouvée récemment.

hommes, forge, four et moulin. Dans les galeries de poupe, des caisses de fleurs égayaient le regard et mariaient leur verdure au coloris des banderoles et aux peintures des flancs (1).

La *Françoise*, au contraire de sa rivale, ne vit point la mer. Plus de douze ans après l'avoir mise en chantier (2), on entreprit de la lancer. Un gentilhomme de Savone, Jérôme Fer, se chargea de la mener à Marseille moyennant trente mille livres (3). Le lancement échoua : la *Françoise* ne put franchir la barre : une nuit de tempête, en novembre 1533, elle se coucha sur le flanc pour ne plus se relever (4). Jérôme Fer ne parvint pas à la renflouer; il mourut à la peine : deux autres Italiens, les frères Ruccelaï, ne réussirent pas mieux (5). On dut la dépecer et ses matériaux servirent à bâtir la plupart des maisons des Barres, au Havre (6).

« Les navires les plus grands et de plus grand déport (7) » que tous autres, ayant jusqu'à six ou sept planchers et deux mille tonneaux (8), étaient les *Carraques* génoises; elles exerçaient sur les marins de l'Océan une telle fascination,

(1) VERTOT, *Histoire de l'Ordre de Malte*. — BAUDOUIN, *Histoire de l'Ordre de Saint-Jean de Jérusalem*. — René FRANÇOIS, *Essay des merveilles de nature*. 10e éd., 1638, p. 97.

(2) Le 28 février 1521, une somme de 2.875 livres est versée pour le parachèvement de la *Françoise* (Franç. 25720, fol. 167), 10.000 livres en 1527.

(3) Mandements pour lui payer ladite somme, 25 août 1532, 7 nov. 1533 (Arch. nat. J 962, fol. 4,156). — 8 canons et 11 boites, 16 grandes ancres avaient été amenés à Brest pour elle (J 962, n° 25).

(4) Guillaume DE MARCEILLES, *Mémoires de la fondation et origine de la ville Françoise de Grâce*, publiés par J. Morlent. Le Havre, 1847, 8°, p. 8 : extrait dans JAL, *Glossaire nautique*, art. Nef.

(5) 6.000 livres sont versées à Mario et Alexandre Ruccelaï, cautions de feu Jérôme Fer qui s'était chargé du radoub de la *Grande-Françoise*, pour faire achever ce travail, 12 mai 1535 (Franç. 15632, n° 668).

(6) G. DE MARCEILLES, *ibidem*.

(7) Antoine DE CONFLANS, Franç. 742, fol. 5.

(8) Définition des « carraques ou naos du Portugal » (Franç. 19216, p. 377). — Les grosses nefs étaient appelées parfois carraques : « caraque ou nef la *Sainte-Catherine*. » 1524 (Archives de la Côte d'Or, B 1833, fol. 99).

depuis le retentissant combat de 1416 (1), qu'un constructeur de Kingston-sur-Hull, en 1449, demandait au roi d'Angleterre l'autorisation de donner le nom de carraque à une très grande nef (2). C'est qu'en effet elles avaient toutes les qualités d'un bon vaisseau de guerre et d'un confortable transport : cabines le long des bordages, balcon à la poupe, toiture légère sur les châteaux donnaient du charme aux traversées, dont l'artillerie du bord, logée jusque dans les hunes, assurait la sécurité. De nombreuses gravures (3) ne laissent aucun doute sur la forme et sur les moindres détails des carraques, qui conservèrent dans leurs divers pays d'adoption leur marque de fabrique levantine (4).

On voit qu'il n'y a pas lieu de nous rallier à la conclusion désolante du plus illustre historiographe de notre marine, qui déclarait « ne pouvoir avec sûreté mettre un nom sur aucun des vaisseaux ronds, la caravelle exceptée », figurés par les monuments (5). Mais si, dans l'origine, les différents types de grands vaisseaux sont faciles à reconnaître les uns des autres, ils évoluent, à la fin du XVIe siècle, vers un modèle uniforme. Un traité de constructions navales pose en principe que les Italiens appellent carraques ce que les Espagnols nomment naves, les Allemands hourques (6), et les Portugais galions. La fusion de tous les modèles aboutit au vaisseau de ligne du XVIIe siècle, à ce navire altier que les Anglais appelèrent *Man of War*. Comme l'homme de

(1) Chabaud-Arnaud, *Études historiques sur la marine militaire de la France*, dans la *Revue Maritime*, février 1886.

(2) Rymer, t. V, 2e p., p. 21. — Henri V faisait construire des carraques à Barcelone (Ellis, *Original Letters*, 2e série, t. I, p. 71).

(3) Gravure de 1480-1490 « Kraeck » ou carraque (Bibl. nat., Estampes E a 43 rés., reproduite ci-dessus, p. 224-225). — Carraque génoise de 1542 dans John Charnock, *History of Marine Architecture*, t. II, p. 6.

(4) Cf. t. I, p. 249, la nave napolitaine, comparez-la aux carraques : elle est gréée de même.

(5) Jal, *Glossaire nautique*, art. *Navire*, col. 1057.

(6) Fernando Oliveira, *Livro da fabrica das naus*. Lisboa, 1555. — Lopes de Mendonça, p. 25.

guerre en effet, le vaisseau avait ses valets, un aviso pour aller à la découverte, un transport pour suivre avec des vivres et des munitions (1). Devenu « nonchalant » comme un hidalgo, il échouait au moindre écueil, abandonné par les officiers espagnols qui préféraient « garantir leurs personnes dans les moyens » : si bien qu'en Espagne on dut retirer au vaisseau de ligne ses bâtiments de service (2).

Nos premiers vaisseaux de ligne eurent aussi des malheurs, par la maladresse des marins ponantais du temps de François I[er], qui savaient encore bien mal manœuvrer d'aussi lourdes masses; une galéasse royale et le carracon périrent dans les flammes, la *Grande-Maîtresse* s'échoua, nous avons vu ce qu'il advint de la *Grande-Françoise*. Et que de coulage dans leurs frais de construction! Sur les cent cinquante mille francs que coûta la *Grande-Françoise*, « on desroba le tiers de l'argent » ; un vice-amiral offrait d'en faire la preuve (3). Il lui eût été facile de trouver des termes de comparaison, puisque, suivant une enquête officielle, la tonne de construction, à Gênes, ne revenait pas à plus de douze livres (4). Un demi-siècle auparavant, un bâtiment de douze cents tonneaux construit à Brest, un de ces *Bertons* bien râblés, renommés comme voiliers et comme vaisseaux de guerre (5),

(1) « La grant nave, une carveille et autres moïens vaisseaux servans à icelle nave » construite par des Portugais à L'Écluse. 3 mai 1440 (JAL, *Archéologie navale*, t. II, p. 140). — Le *Sovereign* et le *Gabryell*, nefs de 1.000 tonnes, ont chacune à leur service une barque de guerre de 80 tonnes et 68 hommes, un transport de vivres de 140 t. et 40 hommes, 1513 (SPONT, *The War with France*, p. 86).

(2) CLEIRAC, *Explications des termes de marine*, 1630.

(3) « Mémoire sur les abus commis au faict de la marine. » (DE FRÉVILLE, *Mémoires sur le commerce de Rouen*, t. II, p. 408). — En 1517, François I[er] achète 15.000 livres une nef de 500 tonneaux (Pièces orig., vol. 307, doss. Berquetot, p. 2).

(4) Ou trois écus d'or la botte. 1526 (Archives nat., X[1a] 8621, fol. 202).

(5) Plus courts que les bâtiments normands et pourvus à l'arrière d'une seule misaine ou artimon (Franç. 20.008, p. 9). — PANTERO-PANTERA, *Armata Navale*. — PHILIPPE DE CLÈVES, Franç. 1244, p. 79 v°.

ne coûtait pas plus de neuf mille cent livres (1). En 1456, l'abondance des matériaux de construction en France abaissait à mille ou douze cents écus le prix d'un navire qui eût coûté en Angleterre deux mille nobles (2). Cette année-là, une grosse carraque valait 18,000 écus; une carraque, 11,000; une grosse nef, 2,000; une caravelle, 500 (3).

Mais les goûts de luxe qui s'attachèrent à la marine de guerre en accrurent considérablement les frais de construction. Déjà, certains des vaisseaux d'Henri V d'Angleterre avaient une robe multicolore, parsemée des insignes royaux où la Jarretière servait à lier le Léopard britannique au lévrier; ils portaient comme emblèmes, qui un grand aigle d'or, la couronne au bec, qui le lion, qui l'antilope (4), à cette partie avancée de la proue qu'on appela *poulaine* par assimilation avec la pointe d'un soulier. De même, sur une gracieuse caravelle peinte aux armes ducales de Bourgogne, les lions fauves et les « fusils » flamboyants faisaient des œuvres mortes un vrai paysage (5). En France, un siècle plus tard, le capitaine Paulin, officier de fortune, se ruinait à parer de velours cramoisi brodé d'or et d'argent les galériens, le mobilier et la poupe de la *Réale* (6).

Pour être plus discrète, la décoration d'une autre galère, la *Couronne*, construite en 1545 à Damps, près de Pont-de-l'Arche, n'en était pas moins luxueuse. La chambre et la

(1) 1482 (Archives de la Loire-Inférieure, E 212).

(2) Cf. *supra*, p. 288. — Maintenant, les Anglais possèdent les matières premières de la navigation à vapeur, la houille et le fer : aussi construisent-ils à meilleur marché que nous (C. DE LA RONCIÈRE LE NOURY, « la Marine et l'enquête parlementaire », *Revue des Deux Mondes*, 15 décembre 1849).

(3) Devis d'achats à faire pour le duc de Bourgogne (Archives du Nord, B 3537 : *Inventaire sommaire*, t. VIII, p. 291). — En 1517, François Ier achète 15.000 livres une nef de 500 tonneaux (Pièces orig., vol. 307, doss. Berquetot, p. 2).

(4) Extrait des rôles de la marine d'Henri V dans DUCÉRÉ, *Histoire de la marine bayonnaise*, p. 524.

(5) 1439 (DE LA FONS-MÉLICOCQ, dans la *Picardie*, t. III, p. 416).

(6) BRANTOME, éd. Lalanne, t. IV, p. 147.

cabine de poupe avaient des boiseries en noyer sur lesquelles se détachaient des bas-reliefs de vingt-huit pouces de haut (1).

Enfin, quand la nef royale, pour les parades, revêtait sa parure de « triomphe », au coloris des pavesades s'ajoutaient les tons éclatants des bannières plantées à l'avant des deux côtés du pennon et à l'arrière autour de l'énorme bannière carrée qui flottait au-dessus du gouvernail. La hune du grand mât, drapée de marmottures fleurdelisées, portait le grand étendard dont les deux pans fouettaient les vagues : dans le mât de hune flottait une bannière carrée, prérogative du commandement en chef. Des banderoles couraient le long des étais de chaque mât, d'autres flottaient à bâbord et à tribord; gaillard d'avant, gaillard d'arrière étaient couverts de tapis velus, tandis que des tapisseries tombaient le long des flancs jusqu'aux bouches à feu... Pavoise-t-on mieux aujourd'hui?

III

LA LANGUE

Une des conséquences de la révolution opérée dans les constructions navales fut de précipiter au milieu d'une nomenclature déjà formée, comme celle de nos marins normands par exemple, une avalanche de mots nouveaux qui amena un désarroi, un « pelle-mesle » (3) indescriptibles. Encore là, les deux idiomes étaient-ils en contact depuis

(1) Gosselin, *Documents inédits sur la marine normande au XVIe siècle*, p. 49.

(2) Philippe de Clèves, Franç. 1244, fol. 80 v° et suiv.

(3) « Comme de hune à gabye ou du bort à l'orle, ou de fallot à fanal et autres motz tous revenans à ung. » (Antoine de Conflans, Franç. 742, fol. 23).

plus d'un siècle au Clos des galées de Rouen. Déjà, en 1359, le patron d'une galère royale s'embrouillait dans la nomenclature de ses agrès, parlait d'*arbre* et de mât, de *prime* dit étai, de hausière dite *gume*, alignait en un mot le gréement des nefs, itague, raque, drenc, haubans, betas, vergues, à côté des apparaux de galère, *ostes*, *amans*, *prouyer*, *groupial* (1).

Au contact des maîtres de hache et des calphats de Catalogne, de Venise, Naples, Lisbonne, Rhodes, Acre, Péra, Lissembria, — lieux d'origine de l'équipe de 1388 (2), — les charpentiers normands apprirent à façonner l'arrière en *gaillard* (3) supporté par un grand arc, l'*arcasse* (4), au lieu de l'effiler comme l'avant, et à jeter entre les deux châteaux un pont-levis ou *coursie* (5); les clinqueurs, à l'instar des « calfaicteurs (6) », *calfeutrèrent* (7) d'étoupe les rainures lisses des navires; les marins virèrent au *cabestan* (8), plus facile à mouvoir dans le sens horizontal que les especs du guindeau ou la manivelle du treuil; les *timoniers* et *pilotes* eurent sous la main un outil autrement maniable que le

(1) Inventaire de la galère *Saint-Victor*. [Rouen], 8 mai 1359 (Franç. 26062, pièce 824). — Cf. la coexistence des deux langues dans Ch. Bréard, *Le compte du clos des galées de Rouen* (1382-1384). Rouen, 1893, 8°, et l'explication de ces termes levantins, t. Ier, p. 260. Chaque mot en italique est d'origine levantine.

(2) Franç. 26022, pièce 1020. — Toutes les équipes des galères étaient du Levant.

(3) « Gaillard... du derrier de la navire. » Ponant, 1543 (Franç. 17890, fol. 20). — Cf. le *Gaillard des galères* (t. I, p. 249).

(4) « Oster l'arcasse et hausser le auniée. » 1492 (*Revue des Sociétés savantes*, VIe série, p. II, p. 169-171). Arcasse, de l'italien *arcaccia*, « grand arc » formé de deux branches.

(5) « Coursil », 1563 (Laudonnière, éd. Gaffarel, *La Floride française*, p. 363). — Cf. sur la coursie, t. I, p. 259.

(6) Franç. 4574.

(7) « Calefestrer. » 1382 (Bréard, p. 74). — P. René François, *Essay des merveilles de nature*, chap. XII. — Jal, *Glossaire nautique*, art. calfaicter, calfeutrer. Feutre n'est pour rien dans l'étymologie de calfeutrer.

(8) « Cabestens. » 1382 (Bréard, p. 74).

gouvernail latéral, le *timon bayonnais* (1) ou à la *navarresque* fixé à l'étambot et mobile sur des gonds. Pour le retenir au cas qu'il vînt à se démonter, on riva sur la mèche une boucle de sauvegarde que deux cordages saisissaient de chaque bord. Ce procédé, encore en usage, se remarque sur les carraques du xv° siècle (2).

Les galères prêtèrent aux barges normandes leurs *trefs*, fortes voiles carrées qu'on hissait quand on abandonnait l'allure du plus près pour voguer grand largue ou par les mauvais temps (3). Les barges s'en accommodèrent au mieux et adoptèrent, avec le tref, ses accessoires levantins, les ourlets dits *nervins* et les *tresses* qui passaient par les yeux de pie des bandes de riz pour trousser la voile (4). Au mot tresse, on substitua plus tard *garcette*, d'un mot espagnol qui signifie également mèche de cheveux (5). Les cordages des méridionaux étaient-ils mieux fabriqués que les filins normands? Il faut le croire, car de ce chef le vocabulaire scandinave fut profondément entamé. Aux drones qui liaient la vergue au mât, succédèrent les *drosses* (6), aux ayssas les *drisses*, aux gardinges les *cargues*, aux couets les *amures*, aux rouelles des *poulies*. Parmi les filins plus petits, apparurent les *balancines* (7), les *fresnelles* et les *sagoules* (8), qui hissaient les munitions aux gabiers de la hune. Stupé-

(1) « Timons baionnoiz. » 1382 (Bréard, p. 50).

(2) Cabinet des Estampes, E a 43 rés. reproduite ci-dessus, p. 224-225. — *Manuel du matelot timonier*. 8° éd. Paris, 1881, in-12, p. 168-169.

(3) « Tref carré et bonnette carrée » de galère huissière cédée à une barge. 1383 (Clairambault, vol. 40, p. 3021, n° 171).

(4) « Lez nervins, les treschez, les havez et lez ralingues de IIII trefs nuefs qui de présent sont faits pour les IIII bargos. » 1379 (Franç. 26016, p. 2577). — « Tresche » vient de l'italien *triccia*, « cheveux »; « nervins » vient de *nervino*, « petit nerf ».

(5) P. Fournier, *Hydrographie*. 1643. — Jal, art. Garcette.

(6) « Trousses. » Cf. note 8.

(7) « Valenchines. » 1538 (Franç. 4574, fol. 39 v°).

(8) Inventaire de barge. 1369 (*Mémoires des antiquaires de Normandie*, 3° série, t. V, p. 408). — « Sagulæ. » (Tacite, *Historiæ*, V, 23; Cf. t. 1, p. 261).

fiante métamorphose! le trou de hune par lequel passait le cordage appelé cap en provençal (1) devenait le *trou du chat!*

Les nefs avaient longtemps conservé leur antique voilure: au mât d'avant, le borseil ou bourcet (2), — un lapsus en faisait le « boursier (3) » ; — au grand mât, la voile, allongée, quand on voguait grand largue, par des bonnettes agrafées aux ralingues basses « comme des chausses à un pourpoint » (4).

Or, voyez la métamorphose, le pilote de Rabelais, en prévision de la tempête, fait mettre bas tout un jeu de voiles, « meiane, contremeiane, triou, maistralle, épagon, civadière, caller les boulingues, trinquet de prore (5) et trinquet de gabie, descendre le grand artemon »... (Quelle idée saugrenue d'avoir bordé par-dessus les voiles ordinaires le tref de fortune et sur une vergue de nef l'*espigon* (6) qui est un *boute-hors* (7) d'antenne?)

A ces exceptions près, la nomenclature de Rabelais s'applique bien à la voilure des nefs marseillaises et italiennes de 1525, qui sera adoptée un peu plus tard dans le Ponant. La *Grande-Maistresse* de Marseille porte comme voiles, en partant de l'arrière : une « *mejanne* » ou *misaine* (8); une « *contremejehanne* et une bonnette » à un mât intermédiaire

(1) « Troux de cap », Rouen, 1383 (Ch. Bréard, p. 58).
(2) Voilure de *l'Hermine*, au Havre de Grâce, 1524 : « Papefilz (Grande voile) et troys bonnetes, le bourset de devant et deux bonnettes. » (Pièces orig., Franç. 29329, doss. Tilly, fol. 27).
(3) 1492, Sables d'Olonne (*Revue des Sociétés savantes*, 6e série, t. II, p. 169).
(4) Jal, *Archéologie navale*, t. II, p. 155.
(5) Cf. le commentaire de Jal, sur les navigations de Pantagruel (*Archéologie navale*, t. II, p. 496).
(6) « Espigon garnies de sarcye. » XVIe siècle (Franç. 2133, fol. XII).
(7) « Boutefores. » Inventaire de galère à Rouen, 1383 (Bréard, p. 58).
(8) « Mizanne est un voile que l'on mect derrière. » 1582 (Franç. 20008, p. 9).

entre la misaine et le grand mât (1); une maîtresse voile avec « *pennon* (2) (grand vergue) de respit, *trinquet* de gaige, — c'est-à-dire de hune, — et *perroquet* dessus » au grand mât; un « trinquet de proue » avec bonnettes, bourset de hune et perroquet, au mât d'avant; et, pour finir, « la *civadière* », pendue au beaupré (3) comme le sac d'orge (cevadera) au col du mulet qui chemine (4). Cela faisait, en somme, quatre mâts verticaux, sans compter le beaupré.

A l'arrière, la place de la misaine et de la contre-misaine va être prise dans les navires normands et bretons par une voile latine plus grande, l'*artimon* et le *contre-artimon*, que la perte d'une tranche de sa voilure transforma, au XVIIIᵉ siècle, en un trapèze que soutint une corne ou pic, bras d'antenne apiqué au mât (5).

Chassée de la poupe, la misaine s'agrafa, comme une bonnette, à l'extrémité de la vergue et devint la *misaine en étui*. Elle alla également vers la proue. Là, elle rencontrait le *trinquet* levantin et le bourset ponantais dont elle devint le synonyme. Poliment, le bourset chercha à céder la place : il monta à l'arbre de proue et devint le bourset de hune, puis au grand mât où il fut le bourset de grande hune (6).

(1) PANTERO-PANTERA, *Armata navale*, p. 41 : JAL, *Archéologie navale*, t. II, p. 507. — Parfois, la contre-misaine s'accouplait avec la misaine : leurs deux mâts étaient alors jumeaux; ainsi sur la *Loyse* de l'amiral de Graville (gravée dans SPONT, *The War with France*, 1512-1513. London, 1897, p. 88).

(2) De l'italien *Pennone,* « grosse penne ». La penne est une des deux pièces de l'antenne.

(3) « Le pauprés da proua avec l'entenne de la civadière. » Inventaire de la *Grande Maistresse* à Marseille, 1525 (Archives nat. X[1a] 8621, fol. 200 et suiv.).

(4) JAL, *Glossaire nautique*, art. Civadière. — L'italien PANTERO-PANTERA (ouv. cité) donne exactement la même nomenclature que le document marseillais.

(5) JAL, *Gloss. naut.*, art. Artimon. Déjà, en 1584, l'artimon est « la voile de derrière. » (NICOT, *Dictionn. franç.-lat.*, art. Artemon.)

(6) JAL, *Gloss. naut.*, art. Bourcet, Bourset, Misaine. — « Misaine sous l'estouin. » (*Chronique de Jean d'Auton* (1507), chap. XXXXV.)

Mais les *trinquets de gabie* vinrent encore le déloger (1). C'est ce qu'on appelle aujourd'hui le petit et le grand huniers. Le trinquet, à son tour, détourné de son acception première, se casa, sous le nom de *trinquette*, le long du grand étai. On le bordait pour marcher à la bouline (2).

Le mot *maestra*, pour désigner la grande voile, ne se propagea pas en France, n'en déplaise à Rabelais. Mais on usa d'un mot de même race, *pacfi*, de l'italien *papafigo* (3); le pacfi avait près de l'ourlet des ralingues de petites mailles ou *maillettes* (4), par lesquelles on transfilait les attaches des bonnettes. C'était, à l'origine, la voile de tourmente des navires italiens. Aussi l'appelait-on la *cape*, parce qu'on mettait à la cape par gros temps (5). Mettre à la cape, c'est *ferler* (6) la majeure partie de la voilure et se maintenir avec peu de toile près du lit du vent.

« Guare la *pane!* » gare la glu, — c'est le sens du mot italien *pania* (7). — Énergique expression! Voiles ouvertes, le navire en panne se débat, enlisé par la *bonasse* (8), comme l'oiseau par le gluau. La *bourrasque* (9) est aussi traîtresse : Garde-toi de laisser coiffer tes voiles, de *faire chapelle* (10),

(1) RABELAIS, art. cité. — Ordonnance d'Henri II (JAL, *Gloss. naut.*, art. Trinquet).

(2) JAL, *Gloss. naut.*, art. Trinquette, d'après un ms. du XVII[e] siècle.

(3) « Papefil, » 1404 (*Le Canarien*, chap. LXIII, éd. Margry, p. 236). « Pappefilz, » 1482 (Archives nat., JJ, 206, fol. 178 v°).

(4) « Malettes » (RABELAIS), de l'italien *magliette*, « petites mailles ».

(5) « Mettre à la cape signifie... porter la grande voile au lict du vent, » XVII[e] siècle (Franç. 19216, p. 376).

(6) « Fresler » (*Ordonnance sur la marine*, 1681). Cf. *fresnelle*.

(7) RABELAIS, *loc. cit.* : JAL, *Archéologie nav.*, t. II, p. 518.

(8) « Bonasse. » Lettre de P. de Bidoux, 1507 (*Rev. des quest. hist.*, t. LVIII, p. 418, note). Henri ESTIENNE, *Dialogues* : Louis CLÉMENT, *Henri Estienne et son œuvre française*. Étude d'histoire littéraire et de philologie. Paris, 1898, in-8°, p. 338.

(9) Mots d'origine italienne. « Lampioni di burrasca. » Coût d'une galère romaine du commencement du XVII[e] siècle (GUGLIELMOTTI, *La guerra dei pirati*, t. II, p. 163).

(10) « Faire chappelle est lorsqu'un navire estant trop prest du vent, fait un tour et revire pour prendre le vent, » XVII[e] s. (Franç. 19216, p. 377).

c'est-à-dire de laisser masquer par une saute de vent les voiles qui s'enflaient à la brise : mets la barre dessous pour le relever au vent. Si la manœuvre est trop dure, fais sonner la *chamade* (1), et que les marins, par *escouades*, virent au cabestan, soutenus par ce chant rythmé qui accompagnait la vogue des rameurs et faisait retomber leurs rames en cadence, par le céleume antique (2).

« Hale la bouline de grand voile! » commanda le maître. Un des mariniers commença donc de haler et de crier, et tous les autres mariniers reprirent en chœur sur le même ton (3) :

Hou! — Hou!
Enrage! — Enrage!
Bouline ah! — Bouline ah!
Lance-toi! — Lance-toi!
Hale bas, fort et ferme! — Hale bas, ferme et fort!
Viens au vent! Viens au vent!
Dieu nous aide! — Dieu nous aide!
Beau temps! — Beau temps!
Beaucoup de prises! — Beaucoup de prises!
Bonne terre en vue! — Bonne terre en vue!
Tiens bon! — Tiens bon!

Le compagnon alors amarre et le maître commande : Hors la bonnette, file les drosses, et maintenant hisse! »

(1) De l'italien *chiamata*, « appel ». — « Les chiamades et salves de tant de chiormes... Les marins firent force et volte. » 1543 (VIEILLEVILLE, *Mémoires*, éd. Michaud et Poujoulat, *Coll. de mémoires*, t. IX, p. 34, 36). « Chiormes, volte » viennent de l'italien, *ciurma, volta*.

(2) RABELAIS. — JAL (*Archéol. nav.*, t. II, p, 522) cite à cette occasion des passages de SERVIUS, *Æneid.*, l. VIII; ARRIEN, l. VI, cap. I; MARTIAL, *Épigr.* LVII, l. III, qui ont pu inspirer Rabelais.

(3) *The complaynt of Scotland* (1548), fragment dans JAL, *Archéol. nav.*, t. II, p. 530, 535.

IV

NAVIRES A AUBES.

Un manuscrit français du commencement du XIVe siècle contient une miniature des plus curieuses. Trois navires de guerre accastillés de l'avant et de l'arrière, mais dépourvus de mâts, semblent actionnés par des roues à aubes dont les palettes fouettent l'eau (1), si toutefois ces vaisseaux de guerre ne sont pas des... moulins ! (2) Quoi qu'il en soit, la recherche d'un propulseur plus économique que les rames, plus maniable que la voile, date de cette époque. Un ingénieur militaire de la fin du XIVe siècle, fort versé dans les questions d'hydraulique, puisqu'il figure dans son ouvrage des scaphandres, des dragueuses, des machines élévatoires, des bouées et des ceintures de sauvetage, se demanda s'il n'était point possible d'épargner davantage les forces humaines. Et prenant pour type le navire de guerre antique, la *liburne*, sans rien changer aux accessoires, à l'aplustre de l'arrière et à l'éperon de proue sur lequel jappe un chien, il remplaça les rameurs par



NAVIRE DE GUERRE A ROUES?
(Commencement du XIVe siècle.)
(Bibl. de Bruxelles, ms. 11040, fol. 1.)

(1) Bibliothèque des ducs de Bourgogne à Bruxelles, ms. 11040, fol. 1. Histoire d'Alexandre le Grand.

(2) C'est ce qui résulterait de l'examen d'un manuscrit similaire de la Bibliothèque de Berlin, Cabinet des estampes, fonds Hamilton, n° 19, ms. de la première moitié du XIVe siècle et frère du précédent. La miniature correspondant à celle du ms. de Bruxelles porte, au-dessous d'un moulin, la légende : « Le fleuve dou Frate et les moulins de Babilone. » Je dois ce renseignement à l'obligeance de M. A. Haseloff.

trois couples de roues à aubes que faisaient tourner autant de treuils mus chacun par un manège de deux bœufs (1).

Un autre ingénieur, Valturio, qui s'était inspiré, comme son devancier, de Végèce et des écrivains de la basse époque, imaginait, en 1472, un bateau démontable, actionné par des roues et capable de remonter les fleuves plus rapidement qu'avec un jeu de douze rames (2). L'ouvrage de Valturio, traduit en français et en italien, vulgarisa le recherche d'un nouveau propulseur. Dès lors, savants (3) et praticiens s'en occupent. Dans les cartons du célèbre architecte San-Gallo, à Rome (4), on peut voir un grand navire à trois couples de roues mues par autant de cabestans. André-Jean Lascaris, maître de notre grand helléniste Budé et ambassadeur de France à Venise sous Louis XII et François I[er], était au courant de ces recherches. Mais il ne jugea pas utile de nous en aviser, c'est lui-même qui s'en vante à notre ennemi Charles-Quint, en offrant de lui dévoiler « le secret de faire marcher les navires en temps de calme, à la vitesse de trois ou quatre milles par heure, sans plus d'équipage que de coutume (5) ».

La proposition fut favorablement accueillie en Espagne et mise à l'étude. Diverses expériences, commencées en

(1) Latin 9661, fol. 61. — Berthelot, *Le livre d'un ingénieur militaire à la fin du XIV[e] siècle :* appareils et recettes relatifs aux arts de la guerre au moyen âge, d'après un ouvrage de Conrad Kyeser, intitulé *Bellifortis :* ms. écrit entre les années 1395 et 1405, appartenant à la bibliothèque de Göttingue : *Journal des savants,* février 1900, p. 86.

(2) Article 111, « De Bello navali, » dans Valturius, *De re militari.* Parisiis, 1532, in-fol., p. 314. — Ms. latin 7239, fol. 87. — Berthelot, communication à l'Académie des Inscriptions (1891), publiée dans les *Annales de physique et de chimie,* 6[e] série, t. XXIV, p. 517.

(3) Celio Calcagnini (1479-1541), *De re nautica.* — Conf. Gronovius, t. XI, p. 741.

(4) A la bibliothèque Barberini.

(5) Lettre du marquis Mai à Charles-Quint. Rome, 24 juin 1531 (publié par Margry, *Les navigations françaises,* p. 416). Lascaris avait l'esprit porté vers les études maritimes puisqu'on lui attribue l'édition de l'*Argonauticon* d'Apollonius de Rhodes.

1539, sur des galions de deux cents et trois cent cinquante tonneaux, donnèrent un résultat satisfaisant. L'inventeur, Blasco de Garay, écrivait à l'empereur le 1er mai 1542 : « Cette machine à faire marcher les navires en temps de calme est terminée, il ne manque que le navire où elle doit être placée Le navire doit être au plus de trois cents tonneaux, parce que la machine n'est pas faite pour davantage. Il faut un bâtiment tel qu'un homme puisse se tenir dans le château, et ponté comme tous les navires de Biscaye (1). » L'expérience eut lieu le 17 juin 1543 dans le port de Barcelone, en présence de Charles-Quint : elle réussit parfaitement. La *Trinitad*, de Collioure, de deux cents tonneaux et de cinquante hommes d'équipage, munie de roues à aubes, à bâbord et à tribord et d'une grande chaudière, fila une lieue à l'heure et vira de bord aussi rapidement qu'une galère. Garay fut récompensé et l'invention approuvée ; mais rebuté par l'opposition d'un des commissaires, il ne fit pas connaître entièrement sa découverte (2).

Faut-il voir en lui l'inventeur des vaisseaux à vapeur? La chose, des plus hypothétiques, a été fort contestée (3). Mais n'eût-il employé que l'éolipyle à réaction de Héron d'Alexandrie, on ne peut nier comme absurde son expérience.

Je ne sais, pour le XVIe siècle, qu'un exemple où les navires à aubes aient été employés pour les opérations militaires.

En 1575, dans les Pays-Bas, fut construite la célèbre *Arche de Delft*; c'était une forteresse flottante sur deux bateaux à fond plat, maintenus à distance l'un de l'autre; à

(1) MARGRY, *Les navigations françaises*, p. 413. — DURO, *L'Armada española*, t. I, p. 328.

(2) F. DE NAVARRETE, note 6 aux *Relations des voyages de Christophe Colomb*. — MARGRY, p. 410.

(3) Par ARAGO, *Notice scientifique sur les machines à vapeur*, *Annuaire des Longitudes de* 1837, p. 230 et 231.

l'intérieur, les hommes manœuvraient à couvert les trois roues placées dans l'axe du bâtiment (1).

Ramelli, ingénieur et favori du roi de France Henri III, nous initia aux progrès de l'hydraulique, en particulier à la construction des navires à aubes (2). Mais l'invention du nouveau moteur naval (3) n'entra dans le domaine de la pratique que deux siècles après, et encore!

(1) Vecchi, *Storia generale della marina militare*, t. II, p. 7.

(2) *Le diverse ed artificiose machine*. Paris, 1588, in-fol.

(3) Archives du ministère des Affaires étrangères 797, années 1621-1632 : moteur naval.

L'ARTILLERIE DE MARINE

ET LA STRATÉGIE NOUVELLE

Après sa brusque apparition au combat naval de 1338, l'artillerie à feu (1), lourde ou légère, reste stationnaire pendant un siècle. Canons pierriers et *canons portatifs* à balles (2), montés sur *écrins* (3) dont notre marine s'approvisionne en Flandre (4), sont distribués parcimonieusement à bord des vaisseaux de Charles V (5) et de Charles VI (6).

Du XVe siècle, datent les progrès de la grosse artillerie, des *veuglaires*, et des *couleuvres* (7) ou coulevrines. « Enchâssé » sur affût de marine (8), long de quatre pieds à peine (9)

(1) Cf. t. I, p. 417. L'artillerie à feu, dis-je : car le mot artillerie s'appliquait à toutes les armes de jet.

(2) Ch. BRÉARD, *Compte du Clos des galées de Rouen* (1382-1384), p. 109 et p. 67. La balle ou « plommée » était d'environ 95 grammes.

(3) De Tournai, Abbeville et Reims, 31 canons sont expédiés à la flotte française, dont 3 « petis canons sur escrins » (Franç. 26021, p. 745).

(4) Cf. en 1352 (t. I, p. 501).

(5) Cf. en 1377 (t. II, p. 52).

(6) Cf. les achats faits par Jean de Vienne à L'Ecluse, 1385 (t. II, p. 80).

(7) 1425. Artillerie d'une flotte flamande (Franç. 1278, fol. 73.) — « Queuleuvres à getter plommées », 1429 (Archives nation., KK 1339, fol. 22).

(8) Miniature de l'an 1482 représentant un veuglaire de marine (Franç. 38, fol. 157 v°). L'affût était un chevalet de bois.

(9) Artillerie fournie à une galère de Philippe le Bon, 1436 (Archives de la Côte-d'Or, B 11866, fol. 7, 20). — Le veuglaire lançait des « pierres de IIII et de III polz en croisiée ». Artillerie de la flotte du bâtard de

pour un calibre de quatre pouces, le veuglaire avait une faible portée; la *bombarde*, une portée encore moindre. Sa volée ne dépassait pas quatre calibres, longueur fort respectable néanmoins quand le boulet de pierre avait un diamètre de 22 pouces (1). Dans les grosses pièces flamandes, modèle 1436, le projectile était introduit par la culasse, on « boutait la pierre par derrière » et on vissait à la volée la *chambre* contenant la charge : d'habitude, un tampon de bois, enfoncé à grands coups de maillet pour servir d'obturateur, maintenait la chambre (2). Le pointage fut réglé à la fin du xve siècle par une hausse (3) analogue aux hausses actuelles. On usait déjà comme projectiles de *mortiers* des boulets rouges ou « pierres ardans fourrées de deux ou trois pommes de cuivre, chose quant tumbe sur ville, qui fait grant murdre (4) ».

Le tir à boulets de fer ou de plomb demandait des pièces beaucoup plus longues que les pierriers, plus longues même que les canons des armées de terre, « affin de donner loysir à la pouldre de se mettre en feu (5) ». A part la poudre subtile des coulevrines mélangée de camphre, « argent vif sublimé, aspalton, colofome, cacabre, eau-de-vie » et thérébentine (6), la poudre de marine n'était, en effet, « si fine, ni

Bourgogne. 1464 (Jules FINOT, *Projet d'expédition contre les Turcs* préparé par les conseillers du duc de Bourgogne Philippe le Bon, janvier 1457. Lille, 1890, in-8°, p. 45-49).

(1) Pièces « de la nouvelle façon, la volée de ceuvre fermant à vis sur la chambre ». Siège de Calais, 1436 (DE LA FONS MÉLICOCQ, Documents inédits, dans *la Picardie*, t. III, p. 414) : Le veuglaire de 9 pouces a une volée de sept à huit pieds, le crapaudeau de 2 pouces cinq pieds.

(2) 1550 tampons de bois pour servir aux chambres des canons. 1470 (Archives du Nord, B 3519).

(3) Cf. la gravure placée en tête du t. I de cet ouvrage.

(4) 1463 (Archives du Nord, B 3537; *Inventaire sommaire*, t. VIII, p. 292).

(5) « Discours baillé à Mons. de Nevers par La Treille, commissaire de l'artillerie, de la fonte, montage et équipage de touttes pièces d'artillerie, tant de terre que de mer. 1567 » (Franç. 16691, fol. 103.)

(6) DE LA FONS-MÉLICOCQ, Documents inédits sur le siège de Compiègne

soudaine que celle de terre pour éviter l'inconvénient » des explosions.

Les pièces de marine avaient un fût de vingt et un à vingt-cinq calibres (1), ou même de trente à trente-trois (2). Qu'elles fussent en fer ou en fonte, la plupart étaient « d'une sorte et d'une pièce (3) » et non pas, comme les pierriers, un assemblage de deux cylindres, volée et chambre. A part les petites pièces à tir rapide (4), où l'on introduisait par la culasse des « boytes » à mitraille, les canons formés d'un seul fût se chargeaient par la gueule. C'était la mode italienne, comme en fait foi la nomenclature adoptée depuis les guerres d'Italie, *cartouche*, *gargousse, écouvillon*, etc.

Glissez la gargousse dans la volée, dit le manuel de canonnerie de 1543 (5); avec un dégorgeur, percez-la par la lumière, amorcez, et vous tirerez ainsi trois coups contre un.

La rapidité du tir était portée au maximum, à bord des roberges anglaises, par la mise en batterie automatique des pièces de chasse : celles-ci étaient accouplées de telle façon que le recul de l'une poussait l'autre dans l'embrasure du

en 1430, dans *la Picardie*, t. III, p. 24, n. 2 et p. 26. — Dès 1459, nous exportions des boulets de fer en Ecosse (*Exchequer rolls of Scotland*, t. VI, p. 496).

(1) Discours par La Treille. 1567 (Franç 16691, fol. 103).

(2) Les fauconneaux ont 30 calibres, les coulevrines. 33 (Manilio Orlandi, *Breve Compendio dell' instructioni dé Bombardieri*. Roma, 1602, 4° : Cf. Jal, *Archéologie navale*, t. II, p. 266). Les calibres italiens, vers 1560, étaient dans la gradation suivante : fauconneau, 3 livres; faucon, 6; sacre et aspic, 12; canons, de 20 à 100; pierriers, de 20 à 250; coule-demi-vrine renforcée, 25; demi-canon, 30; quart de canon, 12 (Girolamo Cataneo, *Essamini de' bombardieri*. — Cf. Jal, *Arch. nav.*, t. II, p. 267).

(3) Etat de l'artillerie de la flotte du bâtard de Bourgogne, 1464. Les serpentines de fonte étaient marquées d'un « fuzil » à la devise ducale (Finot, ouv. cité, p. 45-49).

(4) Berches et vers. Discours par La Treille, 1567 (Franç. 16691, fol. 103).

(5) Bitherne, *Livre de guerre tant par mer que par terre*, 1543 (Franç. 3890, fol. 85). C'est un plagiat de Philippe de Clèves, sauf ici.

sabord (1). Tel canon pouvait tirer quotidiennement cinquante coups l'été, trente l'hiver (2) : un autre tirait jusqu'à cent coups, et les pièces plus petites, faucon et arquebuse, jusqu'à deux et trois cents (3).

« Calibres, façons et noms étant selon la volonté de ceulx qui les acheptent ou les font faire (4) », nous assistons au plus étrange défilé de types qu'ait pu enfanter l'imagination en délire : *serpentines* (5) et *serpentinelles*, *crapaudeaux* à queue de fer (6), *scorpions* (7), *couleuvres*, *aspics* (8), rampent sur le pont; gros et petits *vers* (9) frétillent autour de leur pivot le long du bordage; *faucons*, *fauconneaux* et *sacres* (10) perchés sur des rouleaux, surveillent l'horizon du haut des tillacs tandis que les *chiens* hurlent, que les *cardinales* (11) crachent sur leur vernis écarlate une fumée noire... Il y a des bâtardes, il y a des estropiées, telle « coullevrine bastarde a le nez couppé (12) », une serpentine manque d'oreillettes, une autre bâille « la bouche ouverte (13). »

(1) La Treille, 1567 (Franç. 16691, fol. 103).

(2) Mémoire de 1568 (Collection Dupuy, vol. 233, fol. 70).

(3) 1546 (Franç. 3256, fol. 127).

(4) La Treille. 1567 (Franç. 16691, fol. 102 v°).

(5) Les serpentines de 7 à 8 pieds pèsent 230, 323, 442 livres. 1464 (Finot, ouv. cité, p. 47).

(6) 1470 (Finot, *Inventaire-sommaire des archives du Nord*, t. VIII, p. 237). — « Petits crapaudeaux enfustéz en bois gettant pierre ou plombées du gros d'une esteuf ». Nef du duc de Bourgogne, 1436 (Archives de la Côte-d'Or, B 11866, fol. cxiii).

(7) Sur la *Cordelière*, 1512 (Spont, *The War with France*. London, 1898, in-8°, p. 57).

(8) Cf. la note 2 de la page précédente.

(9) Les gros vers pesaient trois quintaux et demi, les petits vers cent vingt livres. Vers 1550 (*Stolonomie*, Franç. 2133, fol. xvii v°).

(10) Armement d'une galéasse écossaise en 1548 (Jal, *Archéologie navale*, t. II, p. 538).

(11) La Treille, 1567 (Franç. 16691, fol. 102 v°).

(12) Inventaire de la *Nef de Bordeaux*, 1513 (De La Nicollière-Teijeiro, *La marine bretonne*, p. 105).

(13) Les armateurs prétendaient à tort n'avoir à fournir que « leur simple corps de navire avec l'artillerie la bouche ouverte ». Ordonnance d'Henri II, 20 juillet 1557, publiée à la cour de Rouen.

Voici le groupe des douze Apôtres, là-bas les neuf Preux.

Dans cette extrême variété, les artilleurs français du XVIe siècle mirent de l'ordre en ramenant à quelques calibres déterminés (1) tous les modèles d'artillerie, ce qui réduisait d'autant l'attirail nécessaire à la manœuvre (2).

En quantité non moins qu'en qualité l'artillerie de marine fait d'incessants progrès à partir du XVe siècle. On peut en juger par l'armement croissant des nefs des ducs de Bourgogne :

En 1425, deux veuglaires, six couleuvres (3) ;

En 1436, sept veuglaires, dont trois « soubz le chastel de derrière », deux petits crapaudeaux (4) ;

En 1482, vingt-quatre pièces sur le pont et les gaillards (5).

Une nave génoise, en 1475, porte vingt-six bombardes et quatre canons (6).

Avant même qu'il y eût des batteries d'entrepont, dont on attribue sans aucune preuve l'invention au Français Decharges et à l'année 1501 (7), l'artillerie des grands vaisseaux atteignait un chiffre de pièces fantastique. En 1495, le *Sovereign*, vaisseau de mille tonnes, était armé de 110 serpentines et de 31 pierriers, disséminés dans les châteaux

(1) Canon, grande coulevrine, bâtarde et moyenne, faucon, fauconneau et arquebuse. 1546 (Franç. 3256, fol. 127). — Relation de l'ambassadeur Michel Suriano en 1561, dans les *Relations des ambassadeurs Vénitiens au XVIe siècle sur les affaires de France*, publiées par TOMMASEO dans la collection des Documents inédits, t. I, p. 479.

(2) Un canon de marine nécessitait de nombreux accessoires et filins (LEMPEREUR, *Traité de l'artillerie de la marine*. Toulon, 1671, éd. Paris, 1890, in-8°, p. 46).

(3) Franç. 1278, fol. 73. — En 1441, les trois-ponts génois ont 8 bombardes (JAL, *Archéologie navale*, t. II, p. 157).

(4) Archives de la Côte-d'Or, B 11866, fol. CXIII.

(5) Miniature exécutée à Gand pour Louis de Bruges, seigneur de La Gruthuyse qui avait commandé un vaisseau en 1471 (Franç. 38, fol. 157 v°).

(6) Pour 150 hommes d'équipage tous armés d'arbalètes (Archives de Gênes, *Maritimarum*, filza 1 : 1665).

(7) JAL, *Glossaire nautique*, art. Sabord. L'ouvrage de Guillaume CAOURSIN, *Obsidionis Rhodiæ urbis descriptio*, imprimée à Ulm en 1496, contient la gravure d'un vaisseau percé de cinq sabords par flanc.

d'avant et d'arrière ou sur le pont (1) : vingt ans plus tard (2), *l'Henry grâce à Dieu* porte 184 pièces d'artillerie. La *Charente*, construite sous le règne de Charles VIII, a 200 bouches à feu (3), autant que le grand galion des Médicis (4).

Sans être aussi formidable, l'armement ordinaire des vaisseaux de guerre du temps de Louis XII est des plus rationnels. Ces nefs sont percées, à chaque flanc, de deux embrasures (5), par lesquelles des canons de cent à cent vingt passent leur énorme gueule de fonte verte.

Par la disposition de leurs feux, plongeants ou de plein fouet, dans toutes les directions, sous tous les angles, elles rappellent d'une façon saisissante les navires de guerre modernes. Tandis que les quatre grosses pièces d'entrepont tirent à couler bas, les deux bombardelles placées au gouvernail lancent des *lanternes* de bois remplies de mitraille; six pièces montées sur roues sont braquées par-dessus les bordages du pont.

Au rez-de-chaussée du château d'arrière, deux bâtardes sont pointées en chasse, deux gros *bâtons belliqueux* (6) en retraite. Au premier étage, de la menue artillerie, et sur le

(1) Sur ces 141 pièces, il n'y a qu'une serpentine de fonte. Toute l'artillerie est encore en fer. 40 serpentines étaient à l'avant, dont 16 sur le couronnement et 24 en bas; 20 pierriers occupaient le pont, onze autres l'arrière ainsi que 70 serpentines (OPPENHEIM, *Navy accounts and inventories under Henry VII*, t. VIII des *Publications of the Navy records society*. London, 1896, in-8°, p. 205, 217).

(2) En 1514 (OPPENHEIM, p. 19, note 2). — La *Grande Maistresse*, nef de 700 tonnes achetée par François Ier, n'a, en 1525, que 4 canons vénitiens de 80 et 60 quintaux, 5 moyennes de 58 quintaux, 2 faucons de 15 quintaux, 1 canon pierrier de 28 quintaux, 1 coulevrine moyenne de 11 quintaux, et 36 arquebuses à crochet (Archives nation. X1a 8621, fol. 200 v°).

(3) Jean D'AUTON, *Histoire de Louis XII*, éd. de Maulde, t. II, p. 18.

(4) BRANTOME, *Vie de Cosme de Médicis*, discours 33.

(5) Nef amirale de Graville (SPONT, *The War with France*, p. 88, gravure). — Miniature française de l'an 1510 (Franç. 20360, fol. 35). — Vaisseaux d'Henri VIII. 1520 (Tableau du temps, reproduit en gravure par NICOLAS, *History of the Royal Navy*, t. II. p. II).

(6) Armement d'une nef boulonnaise, 1536 (Archives nation., K 1215, n° 30).

couronnement, « là où les gens sont pour combattre », une batterie barbette semi-circulaire d'une demi-douzaine de faucons rangés en éventail balaye la mer en tous sens. Au château d'avant, même nombre de faucons dont on se sert au moment des descentes pour armer les bateaux (1); sur la plate-forme sont fixées quelques arquebuses sur fourches. Dans la hune, est juchée une petite pièce à tir rapide avec trois ou quatre arquebuses à crochet (2) : celles-ci portent à cent vingt pas une balle d'une once et demie, tandis que la grande coulevrine a une portée de sept cents pas, avec une charge de dix livres de poudre (3).

L'armement des superstructures, arrivé à son maximum d'intensité, ne varie plus guère dans le courant du XVIe siècle. A peine ajoute-t-on çà et là, aux balcons d'arrière et à la chambre du capitaine, quelques mousquets (4).

Les batteries couvertes, au contraire, prennent chaque jour plus d'importance. Les sabords se multiplient, d'abord à intervalles inégaux, sur une seule ligne, puis sur deux ou trois (5) : à la fin du règne de François Ier, des batteries d'entrepont entourent les grandes nefs de deux ou trois ceintures de feux (6).

Les questions techniques relatives à l'artillerie, telles que le calcul des trajectoires, assez délaissées en France, étaient

(1) Antoine DE CONFLANS (Franç. 742, fol. 6 v°.)

(2) Philippe DE CLÈVES, « Briefve instruction de toutes manières de guerroyer », Franc. 1244, fol. 82. On sait que Philippe de Clèves dirigea des expéditions navales sous Louis XII.

(3) La bâtarde et le canon portaient à 500 pas, le faucon à 300, etc. (Franc. 3256, fol. 127).

(4) CATANEO, qui écrit vers 1560, indique pour l'artillerie de marine les mêmes dispositions que Philippe de Clèves (JAL, *Archéologie navale*, t. II, p. 266 et 401).

(5) Une nave vénitienne du milieu du XVIe siècle porte à l'arrière une triple rangée de canons (Dupuy, vol. 636, fol. 106).

(6) Gravure représentant la bataille de Wight, 1545 (*Archæologia*, année 1773). — Nef du XVIe siècle à 3 batteries (JAL, *Glossaire naut.*, art. Artimon).



VAISSEAU DE 24 PIÈCES DE CANON

Miniature exécutée pour Louis de Bruges en 1482.

(Bibl. nat., ms. franç. 38, fol. 157 v°.)

mieux connues à l'étranger. Un cosmographe espagnol, Alonso de Chaves, consacre tout un chapitre aux tirs hauts et bas, dans les œuvres mortes ou en plein bois (1). Ces notions furent précisées en 1546 par le géomètre italien Tartaglia, par Abra Draconis, etc. Faute de les avoir, nos canonniers étaient assez embarrassés pour les feux plongeants. Et pourtant, il est curieux de le remarquer, les stratégistes de la Renaissance avaient des préoccupations identiques aux nôtres. La rapidité du tir domine la tactique, comme la vitesse domine la stratégie (2), proclame un de nos officiers de marine. C'est exactement ce que disait Philippe de Clèves vers 1500 : pour l'heure présente, je « voys plus souvent les navires se rendre par force de batre devant que on soit abordéz ». Bien montés en artillerie, les bâtiments légers s'attaquent aux colosses par une vive canonnade « en tousjours toupiant autour », mais en refusant l'abordage (3). Eux-mêmes offrent très peu de prise, certains capitaines prenant soin de « faire razer et baisser l'enchatelleüre » de leurs petits navires « pour myeulx servir à la guerre (4) ».

Cette faculté de tourner rapidement autour de son adversaire pour le battre par un tir d'enfilade ou d'écharpe, qui fait encore à notre époque la base de la stratégie (5), supposait à la fois une vitesse supérieure et la concentration, à l'avant, d'une puissante artillerie.

(1) *Quatri partitu en cosmographia*, composée entre 1520 et 1538 et publiée par C.F. Duro, *De algunas obras desconocidas de Cosmographia*. Madrid, 1893, in-4°.

(2) Cf. Lieutenant X..., *La guerre aux Philippines*, dans *la Revue de Paris*, 15 août 1898, p. 863.

(3) Franç. 1244, fol. 90.

(4) Ce que fait le Malouin Philippe Roussel pour sa barque *la Pourrie*, de 50 tonneaux. 1512 (Spont, *the Warwith France*, 1512-1513, p. 42, note 3).

(5) H. Penhoat, capitaine de vaisseau, *Essai sur l'attaque et la défense des lignes de vaisseaux*. Cherbourg, 1862, in-8°, p. 4-5.

La galère réalisait ce problème. Garnie sur les flancs d'artillerie légère, elle portait en proue un jeu de sept à neuf pièces de divers calibres, selon les services qu'on en attendait. Dans l'axe du bâtiment, était un gros serpentin, dit canon de course, du calibre de 33, dont le recul était tel qu'il fallait matelasser le grand mât contre ses chocs; puis à droite et à gauche, une moyenne portant cinq à six livres de balles, un pierrier pour tirer à petite distance, un vers mobile sur pivot qui crachait une mitraille de clous et de ferraille, enfin une *escarpine* grande comme une arquebuse à croc pour écharper (d'où son nom en italien) voiles et cordages (1).

Les taforées (2), les galions (3), qui procédaient de la galère, étaient réputés pour bien battre à fleur d'eau. Certaines caravelles inventées à la fin du XVe siècle par Jean II de Portugal jouirent également d'une grande faveur. Au tir rasant des grosses bombardes qu'elles avaient en proue, aucun navire, si grand fût-il, n'osait s'exposer tant que l'on ne sut pas comment braquer les bombardes (4). Nos caravelles du XVIe siècle sont armées, en chasse, d'une pièce de pont et de deux canons en batterie; deux pièces tirent en retraite (5).

« Au regard de l'artillerie nécessaire aux nefz, chacun cappitaine, patron ou maistre en faict en son navire ainsi qu'il entend et qu'il veoit que le cas le requiert (6) », est-il déclaré dans une enquête de 1527.

Mais l'ordonnance maritime de 1584 fixa le quantum

(1) Le P. FOURNIER, *Hydrographie*. — Le serpentin de bronze pesait quarante quintaux, la moyenne dix, le gros vers trois et demi, les petits vers logés sur le vibord des flancs cent vingt livres (Stolonomie, vers 1550 : Franç. 2133, fol. XVII v°.) — Dès 1464, nous avons vu que les galères françaises avaient en proue sept canons (Cf. *supra*, p. 310 et t. 1, p. 258).

(2) Franç. 20008, p. 22 v°.

(3) Clairambault, vol. 326, fol. 555.

(4) GARCIA DE RESENDE.

(5) Franç. 22374, fol. 29 v°; miniature de 1548.

(6) Clairambault, vol. 326, fol. 555.

d'artillerie et d'équipage que devait porter, proportionnellement à son tonnage, tout navire armé au long cours. Ces chiffres s'échelonnaient depuis quatre pièces, doubles barces et moyennes, pour les bâtiments de trente tonneaux, jusqu'à seize bouches à feu, cardinales, passe-volans et barces, pour les navires de cent vingt tonnes. Notons qu'à partir de soixante-dix tonneaux, le navire devait être muni d'un pont de corde et de pavesade (1).

Le léger treillis de cordes tendu d'un château à l'autre ne pouvait arrêter la pluie incendiaire des *aspergès* longs de huit pieds et des lances à feu évasées comme des trompes (2). Mais il arrêtait d'autres projectiles incendiaires de tous noms : pelotes et boulets creux, pots à feu farcis de verre pilé, tourteaux d'éclairage, pommes de fonte et grenades explosives au pétrole, oranges ardentes à l'eau-de-vie faites de soufre, de salpêtre, de gomme arabique et d'orpiment. ... de quoi « pourrir le foye » du canonnier qui manipulait ces produits : aussi notre artilleur devait-il, selon les préceptes du manuel de 1561, manger « viandes délicieuses, froides et humides (3) ».

Un autre inconvénient des projectiles incendiaires, c'est qu'en « cuidant brusler aultruy, l'on se brusle soy mesme ». On ne doit en user, déclare Philippe de Clèves, que si on est

(1) Navire de 30 à 40 tonneaux : 12 hommes et 2 pages, 2 doubles barces, 2 moyennes, 4 arquebuses. Navire de 50 à 60 tonneaux : 18 hommes, 2 passe-volans, 4 barces, 4 arquebuses. Navire de 70 à 80 tonneaux : 24 hommes, 2 passe-volans, 6 barces, 6 arquebuses. Navire de 90 à 100 tonneaux : 36 hommes, 2 bâtardes, 2 passe-volans, 8 barces, 8 arquebuses. Navire de 110 à 120 tonneaux : 45 hommes, 2 cardinales, 2 passe-volans, 12 barces, 12 arquebuses (Ordonnance d'Henri III, mars 1584, dans Fontanon, t. IV, p. 126).

(2) Dont on avait usé dès la fin du xve siècle pour les carraques (Franç. 1244, fol. 84).

(3) Armement de la flotte de Charles le Téméraire, 1470 (Archives du Nord, B 3519). — « Grenades, pierres de feu, fusées, lances à feu » (Philippe de Clèves : Franç. 1244, fol. 80). — Description de tous ces engins dans *Le livre de canonnerie et artifice de feu*. Paris, 1561, in-4°, p. 8, 25, etc.

au-dessus du vent (1), en évitant de se laisser envelopper comme d'une tunique de Nessus par les flammes du navire ennemi. Si les œuvres vives des naves levantines étaient revêtues de cuir ou d'une couche de plomb (2), les œuvres mortes n'étaient pas à l'abri de la flamme, bien que Léonard de Vinci eût proposé de blinder les vaisseaux pour les mettre à l'épreuve de la bombe (3). Tant que durait le duel d'artillerie, les canonniers et gabiers restaient seuls sur le pont : tapis derrière des balles de laine dont ils se couvraient prestement à chaque décharge, et derrière les matelas qui pendaient le long du bordage, les artilleurs épiaient, leur coulevrine près d'eux, le moment de tirer : le pont de corde tendu au-dessus de leurs têtes amortissait la chute des débris de la mâture ou des projectiles que les gabiers ennemis, abrités sous une cloche treillissée qui pendait au-dessus de leurs têtes, faisaient pleuvoir de la hune (4).

Le reste de l'équipage, jusque-là coi dans la soute, montait sur le pont au moment de l'abordage et se portait sous quatre chefs de section aux postes assignés. Chaque section laissait une réserve de force égale à son effectif, de façon à être rafraîchie au fur et à mesure de ses pertes. Sous les ordres du « capitaine de dessoubz, » charpentiers et calphats se tenaient attentifs à aveugler les voies d'eau et à passer les projectiles aux combattants. Parfois, le combat durait jour et nuit sans que la victoire vînt à se dessiner (5).

La tactique de Philippe de Clèves, si judicieuse, si bien appropriée à la défense du vaisseau, fut abandonnée par les marins de Louis XIV ; quand nous nous retrouvâmes aux

(1) Philippe DE CLÈVES, ms. Franç. 1244.
(2) Cf. t. I, p. 257, et t. II, p. 473.
(3) Lettre de Léonard de Vinci, publiée dans la *Nouvelle Biographie*. Didot, art. Vinci.
(4) Cf. la gravure du XV[e] siècle reproduite dans le t. I[er] de cet ouvrage, p. 259.
(5) Franç. 1244.

prises avec les Anglais au milieu du XVIII[e] siècle, nos marins étaient émerveillés du degré de perfection où l'ennemi avait porté l'art naval. De vieux câbles, soutenus par des pièces de fer, formaient bastingages tout le long du parapet; des mantelets de vieux cordages tombaient sur les flancs du navire pour amortir le choc des boulets, et, sous un filet de grosses cordes tendu de la poupe au beaupré, les Anglais combattaient à couvert en évoluant sans cesse hors de portée de la mousqueterie, de façon à cribler de boulets nos détachements de fusiliers. Aussi perdions-nous deux cents hommes pour trente Anglais hors de combat. « Nous ne saurions que gagner à les imiter, » concluait le chroniqueur. Il aurait suffi de rester fidèles à nos traditions (1).

Le manuel de Philippe de Clèves, composé vers 1500, rompait définitivement avec la tradition romaine ou plutôt avec le décalogue maritime du moyen âge que l'amiral Jean de Bueil recommandait encore un demi-siècle auparavant dans le *Jouvencel* : car Philippe de Clèves s'inspira directement des classiques (2). L'embryon de la doctrine nouvelle fut peut-être l'ordonnance par laquelle l'amiral de Flandre, en 1470, prescrivait pour sa flotte des cris de ralliement, des signaux, des formations de combat (3). On sait que Philippe de Clèves servit d'abord en Flandre. Son traité de stratégie, reproduit presque textuellement dans le *Livre de guerre* du canonnier Bitherne (4) et imprimé en 1558, eut une telle

(1) TRUGUET, *Traité pratique de manœuvres et de tactique*, citation à la date de décembre 1761. Extrait dans le ms. des nouvelles acquisitions françaises 9488, fol. 196.

(2) Il possédait dans sa bibliothèque l'histoire des guerres puniques et les *Commentaires de César* (DELISLE, *Manuscrits latins et français ajoutés aux fonds des nouvelles acquisitions*, p. 306). L'amiral de Bourbon, lui, possédait les *Stratagèmes* de Frontin et des extraits de Végèce (Franç. 1235).

(3) VAN BRUYSSEL, *Histoire du commerce et de la navigation en Belgique*, t. II, p. 189.

(4) *Livre de guerre tant par mer que par terre*, commencé à Dourlens le 25 avril 1543 (Franç. 3890, fol. 87 à 108).

importance au XVIe siècle que je ne puis me dispenser de m'y arrêter un instant.

Et je dois, dès l'abord, signaler un défaut : après avoir rendu toute liberté d'allures aux vaisseaux que jadis la tactique maintenait enchaînés, le nouveau manuel ne sut pas spécifier, pour des formations de combat nouvelles, « puissance contre puissance », l'emploi de l'artillerie de flanc. Gagnez le vent, se borne-t-il à dire, et, les plus forts navires au centre, marchez droit sur l'ennemi, de façon à éviter ses bordées de flanc. Si on vous attaque près de terre, acculez-vous au rivage.

Le langage des signaux s'est à peine enrichi depuis l'ordonnance de 1338. Qu'on en juge :

« Terre en vue » : de nuit, lanterne au mât d'avant et deux coups de canon.

« Navire en danger » : lanterne à chaque hauban du grand mât et trois coups.

« Navire suspect » : lanterne sur le belle à bâbord ou à tribord, appuyée d'un coup de canon.

« Serrez sur l'amirale » : deux lanternes aux deux angles du gaillard d'avant et une au mât de misaine. (La misaine était alors à l'arrière.)

De jour : « Arrivez au conseil avec votre meilleur pilote » : bannière carrée à demi clouée sur le mât de misaine.

« Prenez chasse ; les éclaireurs seulement » : bannière au mât d'avant ; «... toute la flotte » : bannière au mâtereau de grande hune.

« Terre en vue » : bannière carrée agitée sur la grande hune.

« Navire en danger » : trois coups de canon de route et un gabier tournera autour de la hune, une bannière à la main, afin d'attirer l'attention.

« Ces articles se changent toutes les foiz qu'on faict

armée. Touteffoys, la substance y est toute comprinse » (1). C'est un autre stratégiste qui le déclare, un capitaine de vaisseau de François Ier. Il me dispense donc lui-même d'entrer dans l'examen détaillé de son code de signaux; si le langage conventionnel est différent, les phrases télégraphiées sont les mêmes; toutefois l'interlocuteur devait montrer par un signe convenu qu'il avait compris.

En dehors de ces signaux essentiellement mobiles, il en était de permanents et à l'usage de toutes les nations maritimes.

En entrant dans un port ami, on hissait ses couleurs en les barrant d'une croix blanche. Au contraire, dès le XIIIe siècle, une flamme rouge à la pointe du mât signifiait « mortele guerre en toz lieus » (2). Ces baucents, dérivés du bauséant des Templiers, étaient aussi appelés *andrivets* d'*andarivello*, nom en italien du cartahu qui les hissait (3).

« En aprouchant du Port Blanc, en entrant en iceluy, Phelipes Rouxel desploya et fit desployer les enseignes et estendartz qui estoient en la barque, appellez *bauczoins*, portans les armes et coulleurs du roy, savoir de rouge et jaulne, et des pavoys autour du bort, avecques fleurs de lis et croix blanche : *qu'estoit pour signiffier à ceulx de la terre qu'ilz ne voulloient que paix* et n'estoient malveillans du pays, ainsi que l'on a accoustumé faire en telz cas. Iceulx estendartz trainoient depuis le haut des deux hunes de ladite barque jusques à la mer. Et y avoit ung estendart carré de mesme couleur où y avoit une grant croix blanche, qui estoit en la grant hune, *que signifie asseurance*, et deux autres estendarz carréz, de mesme armoyés de fleurs de lis et marqués de croix blanches, estans en deux lances sur la

(1) Antoine DE CONFLANS, *Les faiz de la marine et navigaiges*, Franç. 742, fol. 20-24 : publiés par JAL dans les *Annales maritimes* de 1842.

(2) Cf. en 1293, la déclaration des marins anglais (*Supra*, t. Ier, p. 328.)

(3) Cf. en 1494, le pavoisement de la nef du duc d'Orléans (Archives nation. KK 333, fol. 14 v°.) — JAL, *Glossaire nautique*, art. Andarivellum.

poupe au derrière de ladite barque, *en signification de plus grande asseurance* » (1).

Nos manuels de stratégie ne contenaient rien, je l'ai dit, sur les formations de combat et sur les signaux durant la bataille. Il en résulta un désarroi qui fit dégénérer en combats singuliers de vaisseau à vaisseau toutes les batailles navales que nous livrâmes au XVIe siècle : une seule exceptée. A Wight, en 1545, l'amiral de France dut aux conseils du baron de La Garde de tenir en échec la flotte anglaise. Le baron de La Garde avait étudié à Venise, vraisemblablement dans la *Milizia da Mar* de Cristoforo da Canale (2), la manière de coordonner les escadres de voiliers avec les divisions de galères. Réservant les ordres de bataille en croissant pour ces dernières, Canale appliquait aux flottes mixtes les ordres profonds sur deux et trois rangs, parallèles ou en triangles, les navires ronds encadrés par les galères. Le baron de La Garde fit lui-même école, mais en Portugal. Ses manœuvres inspirèrent à Fernando-Oliveyra, qui était à ses côtés durant la campagne de Wight, l'idée d'écrire un manuel de stratégie navale (3). Et comme nous n'en avions tiré pour nous-mêmes aucun profit, nous fûmes vaincus quelques années plus tard, à Terceire, avec nos propres armes.

(1) Déclaration de Philippe Roussel, maître de *la Rochelaise*, 1514 (Publiée par SPONT, *The War with France*, 1512-1513, p. 198, note).

(2) « Discorsi e quesiti e raccordi prodotti nella casa et alla presenza di M. Vincenzo Capello fu capitan generale della Republica nel tempo che la stessa era in lega con Paolo terzo pontefice et Carlo Quinto imperatore contro il Turco ». 1540 (Venise, Bibliothèque Marciana, classe IV, cod. mss. XI, XII, XIII, XXXIII, L, avec des dessins de galères et de vaisseaux du XVIe siècle, CLXXVIII).

(3) *Arte da guerra do mar novamente escripta per* FERNANDO-OLIVEYRA, et dirigida ao muyto manifico senhor o senhor dom Nuno da Cunha capitão das galees do muyto poderoso rey de Portugal dom Johão o terceyro. Em Coimbra MDLV (LOPES DE MENDONÇA, *Estudos sobre navios portuguezes nos seculos* XV *e* XVI. Lisboa, 1892, in-4°, p. 32).

NAVIGATION A L'ESTIME
ET NAVIGATION HAUTURIÈRE

I

NAVIGATION A L'ESTIME.

La boussole.

Dans le cours qu'il professait au pied de la montagne Sainte-Geneviève de 1180 à 1187, Alexandre Neckam enseignait comment une propriété de l'aimant depuis longtemps connue des Chinois, la polarité, était utile à la navigation (1). Humble petit instrument, la *magnète* « l'aimant », est alors une

... pierre laide et brunette (2)
Ou li fers volentiers se joint... ;

(1) Pour l'histoire des instruments nautiques, nous n'avons guère, en France, qu'un court *Historique des instruments d'astronomie nautique* (Extrait de la *Revue maritime et coloniale*. Paris, 1893, in-8°), par le contre-amiral FLEURIAIS, qui remonte à peine au-delà du XVIIe siècle.

(2) ALEXANDRI NECKAM, *De naturis rerum libri duo*, éd. Thomas Wright London, 1863, in-8°, lib. II, cap. XCVIII, p. 183. — G. CAVE, *Scriptorum ecclesiasticorum historia litteraria*. Oxford, 1742, t. II, p. 286. — *Bolletino di bibliografia e di storia delle scienze matematiche e fisiche*, de BONCOMPAGNI. Roma, 1868, in-4°, t. I, p. 103; article sur Alexandre Neckam, par le P. T. BERTELLI. — En 1218, Jacques DE VITRY décrit également l'aiguille aimantée (*Historia Hierosolimitana*, cap. LXXXIX.)

Puis c'une aguile l'ont touchié
Et en un festu l'ont fichié,
En l'eve le metent sanz plus
Et li festuz la tient desus (1).

De magnète, on fit marinette ou marinière, car, au XIIIe siècle, l'aiguille flottante est en usage dans toutes les marines latines, française, italienne (2) et espagnole (3), et même à bord des boutres arabes de l'Océan Indien :

« Les capitaines, qui voyagent dans la mer de l'Inde, ont une sorte de poisson de fer très mince, creux et disposé de telle façon que lorsqu'on le jette dans l'eau, il surnage et désigne par sa tête et sa queue les deux points du midi et du nord » (4).

La *calamite* sicilienne, dont le nom évoque l'idée, non plus du poisson, mais de la grenouille (5), était une simple magnète : l'instrument, comme l'animal (6), tirait son nom du lit de roseaux où il reposait (7).

L'attraction mystérieuse de l'aiguille vers l'étoile « reluisante » du nord surexcitait l'imagination des Levantins. Dieu sait quelles expériences naïves leur suggéra cette affinité incompréhensible et quel écho elles trouvèrent, tant

(1) Bibliothèque nation., ms. fr. 25405, fol. 93 v°. Bible Guiot de Provins, écrite vers 1205 : le texte porte les leçons fautives de « brunière » pour « brunette » et « touchié » pour « fichié ». JAL a discuté avec soin la question de savoir s'il fallait lire « manette, marinette, manière ou marinière » (*Archéologie navale*, t. I, p. 204). Il conclut pour « magnète », aimant. — Cf. une autre description de l'aiguille aimantée utilisée par Brunetto Latini et publiée par M. DELISLE dans la *Bibliothèque de l'École des chartes*, t. LIV, p. 409. — Le flotteur était parfois en liège (Cf. l'article de D'AVEZAC, cité plus bas).

(2) *Tenzone* di Jacopo Mostacci, milieu du XIIIe siècle (Ernesto MONACI, *Crestomazia italiana dei primi secoli*. Città di Castello, 1889, 8°, p. 60).

(3) Alphonse LE SAGE, *Las siete Partidas*.

(4) BAILAK, *Le trésor des marchands*, ouvrage arabe composé en l'an 640 de l'Hégire, 1242 de J. C. (Cf. Aboulféda, trad. Reinaud, t. I, p. CCIII).

(5) P. FOURNIER, *Hydrographie*, liv. XI, chap. I.

(6) « Ea rana quam Græci *Calamitem* vocant, quoniam inter arundines fruticesque vivat » (PLINE, *Histoire naturelle*, lib. XXXII, cap. XXXXII).

(7) KLAPROTH, *Lettre à M. le baron A. de Humboldt sur l'invention de la boussole*. Paris, 1834, in-8°, p. 16.

la science était déroutée, chez des docteurs comme Albert le Grand ou chez des écrivains comme Philippe de Mézières. Les matelots du Levant voulaient faire partager à leur aiguille de mer l'attrait qu'ils éprouvaient pour l'ail : à peine eut-elle touché au mets, que la petite machine devint, parait-il, insensible à l'aimant : et Philippe de Mézières de se récrier sur l'emploi de cet ail « chault et puant, esmouvant à luxure », dont la souillure empêche l'aiguille de regarder l'étoile belle, claire et nette (1), de se « ruer avec impétuosité vers la part aimée » (2).

A tourner et à retourner l'aiguille, on finit par lui donner une position stable, sur un pivot (3), dans une boîte. La *boussole* était inventée. L'honneur en revenait jusqu'ici à un Flavio Gioja d'Amalfi, qui aurait fait œuvre d'Archimède en 1302. Mais sur quel fragile piédestal reposait notre héros (4)?

D'un écrivain du XVe siècle, d'un certain Flavius de Forli, « Flavio quodam », qui attribuait aux Amalfitains la découverte de l'aiguille aimantée, une succession de quiproquos et de mauvaises lectures avait fait l'inventeur même de la boussole et lui avait constitué pour état civil Flavio Gioja d'Amalfi ou Jean Goya de Melfi, inventeur de la boussole vers l'an 1300, que dis-je, en 1302 (5)!

(1) Philippe DE MÉZIÈRES, *Le songe du vieil pèlerin*, chap. XLV : l'exposition morale et spirituelle de la nave (ms. franç. 9200, fol. 289 et suiv.).

(2) THEVET, *Cosmographie*. Paris, 1575, t. I, p. 3.

(3) D'AVEZAC d'un passage du *De naturis rerum* de Neckam, « acum jaculo sup er]positam » infère que les marins, dès le XIIe siècle, faisaient reposer l'aiguille sur un pivot (*Anciens témoignages historiques relatifs à la boussole*, note lue à la Société de géographie de Paris le 19 février 1858, *Bulletin de la société de géographie de Paris*, t. I, p. 346).

(4) Ch. DE LA RONCIÈRE, *Un inventaire de bord en 1294 et les origines de la navigation hauturière*, dans *la Bibliothèque de l'Ecole des chartes*, t. LVIII, p. 401, et tirage à part.

(5) Le P. Timoteo BERTELLI a fait une savante compilation de tous les auteurs qui ont parlé de la boussole. Il montre comment la légende de

La légende s'est écroulée; un inventaire de bord laisse deviner toutefois que, dès 1294, les tâtonnements des marins siciliens pour perfectionner leur instrument étaient en voie d'aboutir. Les marins du *Saint-Nicolas,* de Messine, étaient munis de calamites, agrémentées de tout un attirail, « calamita cum apparatibus suis ». Était-ce la boussole? Non loin, le même inventaire mentionne une « bussula de ligno » : cette bussula, il est vrai, contient du vif argent (1).

Mais l'habitat du mot *boussole* ne s'en trouve pas moins fixé : c'est un vocable d'origine sicilienne, dont le sens primitif est « petite boîte de bois, » peut-être de buis. Il n'est pas indifférent de le constater; Klaproth proposait en effet comme étymologie le mot arabe *mouassala*, « dard. » Et ici, les données de la philologie sont d'autant moins négligeables qu'elles suppléent, en l'état, à l'absence des documents. Leur enchaînement est tel qu'elles constituent presque des certitudes. Dans la rose des vents, qui fut adaptée à la petite machine, le terme de « tramontane » pour désigner le nord rattachait l'invention de la boussole à l'Italie (2); le mot « boussole » la localise aux Deux-Siciles et la marque de la fleur de lis sur la tramontane n'a pu être apposée que dans la partie des Deux-Siciles qui relevait encore, au XIV[e] siècle, des princes français de la maison d'Anjou, c'est-à-dire dans le royaume de Naples.

Préciser davantage me paraît imprudent. Nous aurions même des raisons de pencher pour la partie orientale du royaume de Naples plutôt que pour la partie occidentale. Dès

Flavio Gioja s'est formée (*Studi storici intorno alla bussola nautica* dans les *Memorie della Pontificia Accademia dei Nuovi Lincei*. Roma, 1894, in-4°, vol. IX, parte 1[a], p. 77, et parte 2[a], p. 141).

(1) Ch. de La Roncière, *Un inventaire de bord*, p. 9.

(2) Klaproth, *Lettre à M. le baron de Humboldt sur l'invention de la boussole*, p. 16. — Le P. T. Pepin, dans une série d'articles sur *les Origines de la boussole marine* (*Etudes* des PP. Jésuites, 5 et 20 août 1897), insiste sur l'origine sicilienne des mots « Lebeccio, greco » de la rose des vents.

1268, un pèlerin, Pierre de Maricourt, vit, durant le blocus de Lucera, en Pouille, par Charles d'Anjou, deux aiguilles aimantées : l'une oscillait sur l'eau ; l'autre, mobile sur une pointe, avait un limbe divisé en quatre quartiers de 90 degrés et une alidade pour mesurer les angles azimutaux (1).

Un siècle plus tard, c'est un autre pèlerin français, un vieux routier des mers du Levant, qui marque la nouvelle étape et donne la description (2) détaillée de la boussole : « En la nave, avoit une petite boiste en laquelle avoit une aguille de fer touchée et frotée à la pierre d'aymant; par la vertu de laquelle, l'aguille avoit tousjours son regart à l'estoille tremontane, par laquelle estoille les bons maronniers congnoissent leur chemin en la mer... et par l'aguille qui est ague à la pointe et grosse au derrière et percée, et est comme en l'aer au mylieu de la boiste... Dessus la boiste et aguille, en la nave, avoit une lanterne et ung falot dedans, qui de nuyt enluminoit tous ceulx de la nave. »

Si j'ai insisté sur les origines napolitaines de la boussole, c'est que certaines gens nous gratifient de l'invention de cet instrument, pour la simple raison que le nord y est indiqué par une fleur de lys (3). Il est facile de faire justice de cette allégation par des exemples. En 1319, il n'est question, dans les inventaires de galères marseillaises, que de « lapis ac aculea de navegari (4), » et en 1379, dans l'inventaire

(1) Le P. Timoteo Bertelli, *Sopra Pietro Peregrino di Maricourt e la sua epistola de magnete*, memoria 1ª dans *Bulletino di bibliografia e di storia delle scienze matematiche e fisiche*. Roma, 1868, in-4°, t. I, p. 1-32. — *Comptes rendus de l'Académie des inscriptions et belles-lettres*, 1868, B IV, p. 77.

(2) Philippe de Mézières (1327-1405), *le Songe du vieil pèlerin*, chap. XLV : l'exposition morale et spirituelle de la nave, dans le ms. fr. 9200, fol. 290 v°.

(3) Rey, *Origine française de la boussole*. Paris, 1836.

(4) Publiés par moi dans les *Mélanges d'archéologie et d'histoire* publiés

du mobilier de Charles V, que d' « aiguylle de mer, en ung estuy de cuivre » ou « en ung estuy de cuyr bouilli (1) ». Jusqu'à une époque assez avancée, on ne connut dans les mers du Ponant autre chose que la magnète.

Au XIV[e] siècle, les marins anglais achètent aux comptoirs de L'Écluse en Flandre des aiguilles de mer, habituellement désignées du nom de l'aimant qui les magnétise, « sailstone (2) ». Les Islandais serrent précieusement dans le trésor de leurs églises des *pierres de soleil* ou *pierres de route*, « leidarstein (3), » dont le passage d'une saga dit assez l'emploi : « Le temps était couvert et si noir qu'on ne pouvait savoir de quel côté était le soleil. — Où est le soleil? demanda le roi Olaf à Sigurd. — Dans cette direction, répondit Sigurd en étendant la main. Et le roi ayant fait apporter une pierre de soleil, la tint horizontale et reconnut, lorsque la pierre eut papilloté, que la réponse était juste (4). »

Au début du XV[e] siècle, la boussole fait une timide apparition dans les mers du Ponant. Du moins, je crois la découvrir dans l'inventaire d'un baleinier anglais, sous la forme « boxe, » où elle se cache près de deux autres instru-

par l'Ecole de Rome, t. XIII : *Une escadre franco-papale* (1318-1320), tirage à part, p. 23.

(1) Un étui de cuivre est orné de « trois ymages en estant » (Jules LABARTE, *Inventaire du mobilier de Charles V* (Documents inédits). Paris, 1879, in-4°, art. 1988, 2259, 2646).

(2) Ou encore « dial » : les aiguilles étaient dites « sailing needles » (Inventaire de la barge royale d'Angleterre *Mary* en 1338, et achats faits à L'Ecluse pour la nef royale *la George* en 1345, publiés ou analysés par NICOLAS, *History of the Royal Navy*, t. II, p. 180, 444 et 476).

(3) En 1318, 1343, 1394, diverses églises d'Islande sont en possession de ces mystérieuses pierres dont l'une est dite dans une gaine (THORODDSEN, *Geschichte der isländischen Geographie*, traduit du suédois en allemand par August GEBHARDT. Leipzig, 1897, in-8°, t. I, p. 51, note 2).

(4) Vie de S. Olaf, *Formannasögur*, t. V, p. 841 ; et *Biskupasögur*, t. I, p. 565, 674, citées par S. RUGE, *Geschichte des Zeitalters der Entdeckungen*. Berlin, 1881, in-8°, p. 21, et par THORODDSEN, ouv. cité, t. I, p. 51, note 2.

ments du même genre, un « dyoll » et un « compasse ». Un autre vaisseau anglais en 1417, a « III compas (1), » et ce sera le mot adopté, au détriment du terme napolitain, par les marins de l'océan. Le *compas* servait à mesurer sur la carte marine les distances (2) ; il désigna, par analogie, la boussole, où la rose des vents mesurait l'angle fait par la marche du navire avec le pôle.

En France, le premier « compas de nuit claire » que je connaisse, « avec les noms et ryns des vens, » fut dressé le le 31 mai 1483, à Saint-Gilles-sur-Vie, par Pierre Garcie-Ferrande. Observons, toutefois, que sa rose des vents n'a que 24 rumbs au lieu de 32 (3).

Le compas était alors d'un usage courant sur nos côtes. La nave de guerre, que le duc Philippe le Bon envoyait au secours des Hospitaliers, embarquait au port de l'Écluse « plusieurs compaes, aguilles et oirloges de mer (4) ».

Dans les mers relativement étroites de l'Europe, les variations de la boussole étaient insensibles. Aussi les compagnons de Colomb éprouvèrent-ils de la stupeur en voyant, phénomène nouveau, leur instrument s'affoler et perdre le nord à mesure qu'ils avançaient au large. La déclinaison de l'aiguille aimantée étant dès lors constatée, on voulut en utiliser les données pour faire le point (5); puis, quand on eut reconnu l'inanité de ces recherches, on s'occupa de cor-

(1) NICOLAS, *History of the Royal Navy*, t. II, p. 444, 476. — En 1486, les bâtiments de la marine royale anglaise, *Mary de la Tour, Governor, Regent*, etc., ont également « Compasses III, rennyng glasses (sablier) I » (OPPENHEIM, *Navy... of Henry VII*, p. 50, 56, 72.)

(2) C'est dans cette acception que le mot compas est pris dans la *Practica della mercatura*, composée en 1442 par Uzzano.

(3) DUGAST-MATIFEUX, *Notice sur Pierre Garcie-Ferrande et son routier de la mer*, dans les *Annales de la société académique de Nantes*, t. XXXVIII (1867), p. 20.

(4) Achats faits par le nocher de la nave, Pantalion. L'Ecluse, 3 juin 1441 (Bibliothèque nationale, Pièces orig., vol. 2830, doss. Thoisy, 62887, p. 2).

(5) Cf. *infra* la détermination de la longitude. — Pierre CRIGNON dédie,

riger, en redressant la boussole (1), les erreurs qui pouvaient résulter de la déclinaison magnétique. Un instrument, inventé à cet effet, figure dans le bagage d'un cosmographe portugais qui proposait ses services à Charles IX (2). Il fut rendu inutile, en 1576, par la fabrication de la boussole d'inclinaison.

Terminons par un petit détail qui peut jeter quelque jour sur les origines lointaines de la magnète. Au milieu du XVIᵉ siècle encore, la pierre d'aimant réputée la plus parfaite par nos marins, provenait de la mer Rouge (3). L'îlot de Perim est riche, en effet, en gisements magnétiques. Mais cette vertu particulière, attribuée à ses pierres, n'était-ce pas simplement le souvenir traditionnel que l'aiguille aimantée nous était venue par la mer Rouge, des Arabes? C'est dans l'Océan indien que, deux siècles avant, le voyageur Mandeville plaçait la fameuse île d'aimant qui attirait les navires à clous de fer (4).

La Toleta de marteloio.

Un inventaire de l'an 1390 et de la côte ligure contient, à côté d'une carte marine, un *martelogium* (5), qui serait la déformation, selon Fincati, du mot grec ἡμερολόγιον, « calcul journalier (6) ». Les cinq *raxon* ou *toleta de marteloio* que nous

en 1534, à l'amiral Chabot ses *observations sur la déclinaison de l'aimant*.

(1) Moyen indiqué « per acommodare la busola ». Portulan traduit du français en italien. 1556 (Italien 2115, fol. 19). — Nous verrons Parmentier, en cours de route vers Sumatra, noter les variations de l'aiguille, et Jacques Cartier régler ses compas au moment de partir pour Terre-Neuve.

(2) Dʳ HAMY, *Francisque et André d'Albaigne*, extrait du *Bulletin de géographie historique*. Paris, 1895, in-8°, p. 28.

(3) Portulan français, traduit en italien. 1556 (Italien 2115, fol. 20).

(4) Au XIIIᵉ siècle au contraire, on plaçait l'île d'aimant dans les mers de Grèce (Franç. 25247, fol. 105ᵛ.

(5) Sur l'origine, les étymologies et les interprétations scientifiques du *marteloio*, Cf. D'ALBERTIS, *Le costruzioni navali*, p. 118 et suiv.

(6) D'ALBERTIS, p. 120, note 7.

connaissons sont du reste vénitiennes, c'est-à-dire d'une ville directement soumise aux influences orientales. Comme elle ne semble pas avoir été connue de nos marins, qu'il me suffise de dire que, par une vague intuition de la trigonométrie, la *raxon* ou *toleta de marteloio* était l'estime raisonnée (raxon) et formulée en une petite table (tavoletta ou toleta), de la distance parcourue et de la direction suivie par le navire.

La Carte marine.

Raisonnée ou non, l'estime était jugée suffisante pour apprécier la distance de deux points, dont la boussole déterminait la position respective. Avec ces simples données, les pilotes méditerranéens du moyen âge dressèrent des cartes marines si exactes qu'elles n'ont été surpassées que par les cartographes du XVIII[e] siècle. La Carte marine figure parmi les instruments nautiques en usage du temps de Raymond Lulle, entre 1286 et 1295 : « chartam, compassum, acum et stellam maris », carte, compas, aiguille de mer et rose des vents (1).

Née en Sicile avec la célèbre Géographie d'Edrisi (2), la science cartographique s'était développée à Gênes, puis à Majorque. De ses progrès, nous eûmes à diverses époques des spécimens. Un jour que saint Louis en chemin pour Tunis était incertain sur la route du navire, ses pilotes génois lui apportèrent une mappemonde et lui montrèrent du doigt le point où il se trouvait (3). Marino Sanudo offrit

(1) LULL, *Arbor scientie*. Lyon, 1515, fol. CXCI. — D'AVEZAC, dans le *Bulletin de la Société de géographie de Paris*, année 1860, t. I, p. 354.

(2) En 1154 (Cf. DESIMONI, *Le carte nautiche italiane del medio evo*, dans les *Atti della societa Ligure*, t. XIX, p. 235. — Theobald FISCHER, *Sammlung mittelalterlicher Weltund Seekarten italianischen Ursprungs und aus italianischen Bibliotheken und Archiven*. Venedig, 1886, in-8°, p. 87).

(3) 1270 (GUILLAUME DE NANGIS, *Gesta Ludovici regis Franciæ*, dans le *Recueil des Historiens de France*, t. XX, p. 444).

à Charles IV le Bel des cartes du premier cartographe dont nous connaissions le nom, du Génois Pierre Vesconte (1). Puis la vogue passa à l'école majorquaine dans la seconde moitié du XIV[e] siècle. Nous conservons encore à la Bibliothèque nationale la carte catalane de Charles V; elle est de 1375 (2) et vraisemblablement du même auteur qu'une carte offerte à Charles VI six ans plus tard et fabriquée par le juif majorquain Cresques le Juheu (3). Aux Canaries, en 1404, Gadifer de La Salle étudiait, carte en main, la côte d'Afrique (4).

Mais au rebours des marines de guerre hispano-catalanes approvisionnées de cartes, à raison de deux par vaisseau (5), notre marine en ignorait généralement l'usage. En 1444, une « mappemonde couverte de damas roge broché d'or » s'étale sur la table de l'amiral de France (6), sans devenir, pour autant, familière à nos marins : son maniement reste pour eux un secret, « le secret de la quarte de naviguer », qu'enseigne au fameux vice-amiral Coulon Robert de Cazel (7).

(1) Il semble en effet, établi, par l'identité des cartes du *Liber secretorum fidelium crucis* (exemplaire de Jean XXII, ms. vatican, latin 2972) et de l'atlas de Vesconte de 1320 (Bibl. vaticane, ms. palatin 1362), que Vesconte fut le cartographe de Sanudo (Konrad KRETSCHMER, *Marino Sanudo der Altere und die Karten des Petrus Vesconte*, dans le *Zeitschrift der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin*, t. XXVI (1891), tirage à part. — DESIMONI, Intorno ai cartografi italiani,... dans les *Atti dell' Accademia pontificia de nuovi Lincei*. Roma, t. XXX (1877), p. 262).

(2) Espagnol 30.

(3) D[r] E.-T. HAMY, *Études historiques et géographiques*. Paris, 1896, in-8°. Peut-être la carte de Charles V est-elle du même auteur que celle de Charles VI.

(4) *Le Canarien*, chap. LV, éd. Margry, p. 226.

(5) Ordonnance de Pierre d'Aragon, 1354 (PARDESSUS, *Lois maritimes*, t. V, p. 432, 460).

(6) Fragment d'inventaire des mss. de Prégent de Coëtivy, 24 septembre 1444), imprimé par MARCHEGAY, dans l'inventaire du *chartrier de Thouars*, p. 16.

(7) Recueil des plus célèbres astronomes, par SIMON DE PHARES (Franç. 1357, fol. 161).

Les Routiers de mer et Portulans.

Les cartes marines n'indiquaient que l'échancrure des côtes et non leur relief. Ce qu'il fallait à l'ignorance du matelot, c'était un dessin figuré du rivage, la représentation palpable des amers qu'on pouvait facilement reconnaître du large. Pour avoir répondu à ce besoin, le routier de la mer de Garcie-Ferrande (1), composé en 1483, eut une vogue extraordinaire, au détriment même d'ouvrages similaires plus détaillés, comme celui d'Antoine de Conflans (2), mais dépourvus de croquis. Le routier relevait les mouillages, l'orientation des chenaux, la nature des fonds, toutes notions suffisantes pour se diriger à la boussole et à la sonde. Nous possédons, pour la Méditerranée, un certain nombre de ces *livres de compas* (3) ou portulans (4), annexes de tarifs de commerce (5) ou commentaires de la carte marine.

« *La Patte* ».

Je me fis si bien venir du pilote, raconte un passager flamand embarqué en 1480 à bord d'une caravelle portugaise, « qu'il me monstra des bonnes choses pour naviguer, à compasser la carte pour aller d'ung pays en ung aultre et sçavoir

(1) DUGAST-MATIFEUX, *Notice sur Pierre Garcie-Ferrand et son routier de la mer*, dans les *Annales de la Société académique de Nantes*, t. XXXVIII (1867), p. 20. Le routier comprenait les côtes océaniques jusqu'à Madère.

(2) « Routtier et jugement des cours et marées... du raz de Sain jusques à l'Ecluse en Flandre. » 1522 (Franç. 1748).

(3) Franç. 25376, fol. 10 : XVe siècle. — *Compasso a mostrare a navicare dall' uno stretto all' altro*, intercalé dans la *Practica della mercatura* d'UZZANO. 1442.

(4) Portulan traduit du français en italien en 1556 et accompagné de croquis d'amers (Italien 2115).

(5) Traité de GERMAIN SORIN, commencement du XVIe siècle (Franç. 2132).

faire le compt des lunes, et pareillement quand il sera et eschera le quaresme, les Pasques et tout sur le doigt (1) ». Cette façon de trouver l'épacte en calculant sur les doigts, les Portugais la tenaient des Italiens. La carte de Piero de Versi, en 1445, figure une main « per saver de *la pata* (2) ». De même, nos marins du Ponant usaient d'une formule numérique « pour savoir trouver sus la main les festes mobilles; pour trouver la nouvelle lune, il vous fault savoir sur quel mot de *vostre patte* vostre moys commence (3) ». L'épacte est le nombre affecté à chacune des années d'un cycle lunaire de dix-neuf ans et indiquant l'âge de la lune au 22 mars de cette année (4).

II

NAVIGATION HAUTURIÈRE.

La Renaissance ptoléméenne et la cartographie.

La science nautique en était là à la veille des grandes découvertes de Gama et de Colomb, quand une révolution capitale vint fournir aux navigateurs au long cours entrainés par des courants inconnus, avec une boussole affolée, un guide autrement sûr que l'estime : l'astronomie. Cette révolution fut la *Renaissance ptoléméenne*.

Les œuvres astronomiques de Ptolémée avaient depuis

(1) EUSTACHE DE LA FOSSE, *Voyage à la côte occidentale d'Afrique, en Portugal et en Espagne* (1479-1480), publié par FOULCHÉ-DELBOSC. Paris, 1897, in-8°, p. 16.

(2) Citée par D'ALBERTIS, *Le costruzioni navali*, p. 123. — Portulan de 1556 (Italien 2115, fol. 10 v°).

(3) Traité ou fragments de traité d'hydrographie composé à Rouen en 1545, vraisemblablement (Franç. 24269, fol. 27).

(4) Sur l'épacte, le nombre d'or, les réguliers lunaires, Cf. GIRY, *Manuel de diplomatique*. Paris, 1894, in-8°, p. 150.

longtemps pénétré dans le commerce scientifique du moyen âge, que sa *Géographie* restait encore lettre morte, faute d'une traduction latine qui la rendît accessible. La traduction de Giacomo d'Angelo en 1409 combla cette lacune, et la cartographie italienne s'en inspira pour le tracé des régions lointaines. Ptolémée prolongeait fort à l'est l'Asie; cette erreur, la croyance à la proximité du continent asiatique par-delà l'Atlantique, fut une des causes de la découverte de Christophe Colomb. Ptolémée régnait en maître absolu sur la géographie, ce qui créa « un perpétuel malentendu entre les savants, esclaves de la science grecque, et les marins, libres de toute influence et constructeurs par routine de portulans plus exacts que les cartes grecques » (1).

Avec un véritable esprit critique qui fit plus tard la réputation d'Ortelius, le cardinal Guillaume Fillastre, dès 1427, donnait au conflit une solution. Au lieu de remanier arbitrairement la cartographie contemporaine au moyen des cartes grecques, il les juxtaposait à celle-là, laissant au lecteur le soin de comparer (2). En dehors de cet atlas, Fillastre avait fait dresser une superbe mappemonde sur peau de cheval marin (3). Œuvre de longue haleine, la confection d'une mappemonde ptoléméenne demandait trois ans et demi de travail à « l'astronomyen (4) » du duc de Bourgogne Philippe le Bon. Pourquoi un astronome? direz-vous.

C'est que la grosse révolution amenée par la Renaissance ptoléméenne consistait dans la détermination astronomique, sur la carte, des divers lieux du globe. Sur « la moityé de

(1) Gallois, *Les géographes allemands de la Renaissance*. Paris, 1890, 8°, p. 16 (Bibliothèque de la Faculté des lettres de Lyon, t. XIII).

(2) Gallois (p. 17) cite comme bibliographie : Thomassy, *Guillaume Fillastre considéré comme géographe* dans le *Bull. de la Soc. de géographie*, février 1844. — Blau, reproduction de la dernière carte du ms. dans les *Mémoires de la Société des lettres, sciences et arts de Nancy* (1835), etc.

(3) Ciacconius, *Vitæ pontif. roman.*, t. II, p. 807.

(4) Maître Guillaume Hobit y travailla de 1439 à 1444 (L. de Laborde, *Les ducs de Bourgogne*, t. I, p. 384).

l'esephère comprimée dessus la platte forme de l'horison (1)», longitudes et latitudes se coupaient à angles droits. Si le mode de projection n'était pas parfait, on travailla, particulièrement en Allemagne, à le corriger (2).

Tout grand cercle de la sphère y était représenté par une droite, ce qui permettait de suivre l'itinéraire du plus court chemin, tout en conservant sur la carte la simplicité du tracé rectiligne de la route. La projection gnomonique était bien supérieure, surtout complétée par l'invention des latitudes croissantes de Mercator, à la loxodromie jusque-là employée. Loxodromie vient du grec λοξός, « oblique » et δρόμος, « course », parce que le navire, en suivant les rhumbs tracés sur le sphéroïde terrestre, rencontrait obliquement tous les méridiens sous le même angle (3). Les cartes médiévales, l'ai-je dit? étaient établies sur un système de rose des vents, dont les rhumbs, considérés alors comme autant de grands cercles, étaient en réalité des spirales ne passant pas par le le pôle (4). Par suite, les données de ces planisphères devenaient erronées quand il s'agissait d'une grande superficie représentée.

La loxodromie ne fut pas abandonnée néanmoins; elle se combina avec la projection nouvelle. Le pilote dieppois Jacques de Vaulx enseigne comment établir sur un réseau de roses une carte marine graduée en longitudes et latitudes. Les rhumbs servaient de « guide et demonstrance comme les terres gissent l'un de l'aultre (5) » : il suffisait de poser

(1) Franç. 150.

(2) GALLOIS, ouvr. cité.

(3) BREUSING, *Zur Geschichte der Kartographie : la toleta de marteloio und die loxodromischen Karten*, dans le *Zeitschrift für Wissenschaftliche Geographie*, t. II, 5, p. 188.

(4) C'est ce qu'établissait fort bien Pierre Nuñez d'Alcacer, portugais du XVI[e] siècle, ou PETRI NONII SALACIENSIS, *De arte atque ratione navigandi*. Conimbrice, 1573, p. 12. — D'ALBERTIS, *Le costruzioni navali*, p. 103, n. 1.

(5) Franç. 150. — En 1545, le roi d'Espagne manda à ses pilotes de se

la boussole sur la carte et d'orienter le navire parallèlement au rhumb à suivre. « C'est en compassant en ligne parallèle la mapemonde » (1), que Parmentier voguait vers Sumatra.

A l'époque où nous sommes arrivés, au temps des grandes découvertes, l'hydrographie portugaise avait réalisé un grand progrès sur la cartographie majorquaine (2). L'auteur de notre premier routier des mers du Ponant, en 1483, Pierre Garcie-Ferrande, est d'origine portugaise. Anne de Beaujeu et Henri VII d'Angleterre en 1488 emploient un cartographe qui a plus d'une attache avec le Portugal : Barthélemy Colomb, le frère de Christophe Colomb (3). Nous verrons des pilotes portugais à bord de toutes nos expéditions aux Indes orientales. Réciproquement, plusieurs marins français accompagnent Magellan, et Pigafetta nous rapportera la relation du premier voyage de circumnavigation autour du monde. Aussi s'explique-t-on l'étroite relation que nous relèverons plus tard entre la cartographie portugaise et la cartographie dieppoise du XVIe siècle (4), bien que Louis XII eût rapporté d'Italie de nombreuses cartes marines (5).

En plein océan, sans points de repère pour reconnaître sur la carte le point où l'on se trouvait, on observait les astres, on prenait hauteur, d'où le nom de *navigations hauturières* donné à ces expéditions au large. Ainsi l'astronomie vint au secours des marins, autrement que pour frapper leur esprit; car ils attachaient jusque-là aux phénomènes

servir de cartes conformes au modèle non plus à deux graduations, mais à une (DURO, *Armada Española*, t. I, p. 434).

(1) Franç. 1537, fol. 96, poésie de Parmentier, marin dieppois.

(2) Le premier hydrographe entretenu par Henri le Navigateur, avait été du reste un Majorquain, Jacques de Majorque.

(3) HARRISSE, *Christophe Colomb*, t. I, p. 330, 332.

(4) Comme nous nous bornons ici à esquisser la révolution maritime des XVe et XVIe siècle, nous renvoyons au chapitre consacré à Dieppe dans le tome III de cet ouvrage pour tous détails sur les cartographes dieppois.

(5) « Huit vieilles cartes de pays et les autres marines. » 1499 (Jean d'AUTON, *Chronique de Louis XII*, éd. De Maulde, t. I, p. 324, preuves).

météorologiques je ne sais quelle interprétation superstitieuse (1). Les routiers italiens du XVe siècle contenaient une liste d'étoiles, dont le lever sur l'horizon, considéré comme néfaste, provoquait la tempête (2).

A toutes les grandes expéditions de découvertes, on reconnut la nécessité d'adjoindre un astronome : Christophe Colomb, malgré la science cosmographique qu'il venait de déployer au cours de son voyage, reçut ordre, le 5 septembre 1493, de s'adjoindre un homme de l'art (3). Les Dieppois Raoul et Jean Parmentier, envoyés à la découverte de l'Insulinde, emmenaient deux astrologues (4), doctes personnages que l'on voit, en robe rouge fourrée d'hermine et en bonnet carré, pointer sur la sphère la route du navire (5). La sphère, appelée en langage de marins la *pomme*, faisait en effet partie du bagage des grandes expéditions (6).

Mais il n'était pas besoin d'astronome pour faire le point, c'est-à-dire déterminer la latitude et la longitude du point où se trouvait le vaisseau. « C'est une maxime de la sphère que l'on est autant éloigné de la ligne équinoxiale que le pôle du monde est élevé sur l'horizon (7). » Par conséquent, il suffit, pour savoir la latitude, de connaître la hauteur an-

(1) Cf. pour les superstitions des Vénitiens le t. I, p. 296, pour celles des marins espagnols de Niño, le t. II, p. 196. — Dans un manuscrit du milieu du XIVe siècle (latin 7239), on voit un astrologue observer les astres à l'aide d'un astrolabe pour en tirer l'horoscope de la guerre.

(2) Sur la carte de Piero de Versi (1445), les jours néfastes sont relevés sous la rubrique : « li punti di stella. » (D'ALBERTIS, *Le costruzioni navali*..., p. 123).

(3) HUMBOLDT, *Cosmos*, t. II, p. 357.

(4) *Le discours de la navigation de Jean et Raoul Parmentier de Dieppe* (1529), éd. Schefer. Paris, 1883, 8°, p. XXI-XXII.

(5) Franç. 1537, fol. 96-97 : Poésie de Parmentier.

(6) La « poume avecq ses méridiens et paralèles » (« Déclaration de Bartholomieu Viell » ou Velho, cosmographe portugais, au roi Charles IX, vers 1562. HAMY, *Francisque et André d'Albaigne*, extrait du *Bulletin de géographie historique*. Paris, 1895, in-8°, p. 28).

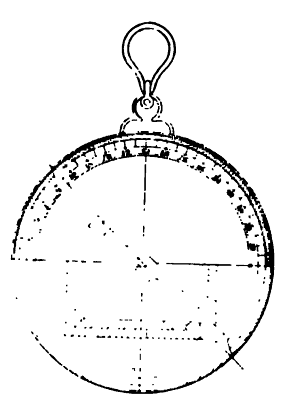
(7) Définition de l'abbé Denys, professeur d'hydrographie à Dieppe en 1673 (JURIEN DE LA GRAVIÈRE, *Les marins du* XVe *et du* XVIe *siècle*. Paris, 1879, 2 in-12, t. I, p. 15).

gulaire du pôle, soit de l'étoile la plus voisine du pôle, l'étoile polaire ou la *claire des gardes*.

Instruments servant à déterminer la latitude.

L'Astrolabe.

L'*Astrolabe*, son étymologie l'indique, servait à prendre la hauteur des astres. De la forme d'une sphère armillaire, il avait été ramené par Eudoxe de Cnide ou Apollonius de Perge, à une surface plane, en vertu de ce principe que, pour l'observateur placé au pôle, les méridiens deviennent autant de droites sur un plan de projection parallèle à l'équateur (1). Transmis par les Arabes aux peuples occidentaux (2), l'instrument conserva partiellement sa marque d'origine dans le terme *alidade*, de l'arabe *al idad*, « la computation » : c'était une petite règle mobile. Très compliqué encore, tant les « timpans ou tables des régions » planétaires, l'araignée zodiacale, les cercles, etc., s'y enchevêtraient (3), il resta longtemps confiné dans les observatoires ou dans les librairies princières : était-ce pour cette raison qu'on l'appelait au moyen âge l'*Astrolabe royal* (4)?



ASTROLABE DES MARINS
(Portulan de Diego Ribeiro, 1529.)

(1) D'ALBERTIS, *Le costruzioni navali*, p. 163.

(2) Les Arabes la tenaient des Grecs (NAU, *Le traité sur l'astrolabe*, plan de Sévère Sabokt, écrit au VIIe siècle d'après des sources grecques. Extrait du *Journal asiatique* (1899), p. 16).

(3) Cf. des gravures représentant un astrolabe pour astronome (D'ALBERTIS, p. 165 et 166.) — Description de cet astrolabe avec dessins à l'appui dans le ms. franç. 2075 : « les canons de l'astralabe », commencement du XVIe siècle.

(4) « Y a en ladite librairie (des ducs de Bourbon), ung *astralabium regale*, où sont les mouvemens de la lune, de la sphère et des sept planettes

Il avait ce défaut que le clou sur lequel se mouvait le système stellaire laissait jouer ces pièces et que l'instrument, gradué pour une latitude donnée, ne convenait pas aux autres.

L'*Astrolabe des marins* (1), beaucoup plus maniable, consistait en un simple cercle gradué pour le calcul de la latitude. L'instrument étant tenu par son anneau ou « armille suspensoire », on visait l'étoile polaire par les fentes de deux pinnules de cuivre adaptées à l'alidade : celle-ci marquait sur le limbe l'angle formé par le pôle avec la verticale du lieu.

On avait de la même manière la hauteur du soleil au-dessus de l'horizon à midi. Pour obtenir la latitude, il n'y avait qu'un chiffre à ajouter ou à soustraire, la distance du soleil au plan équatorial (2). Cette distance était relevée dans des tables perpétuelles de *déclinaison* solaire, tables alphonsines ou éphémérides de Jean de Kœnigsberg, *alias* Regiomontanus, qui indiquaient pour un jour donné l'obliquité de l'écliptique (3). Il semble que les marins catalans, en possession, dès le XIIIe siècle, de l'astrolabe (4), furent aussi les premiers à corriger leurs observations astronomiques par le calcul de la déclinaison consignée dans l'almanach (5). On attribue toutefois à Martin Behaim l'honneur d'avoir fait connaître aux marins portugais l'usage de l'alma-

et du dragon, le tout en leton. » (*Mélanges de littérature et d'histoire* recueillis et publiés par la Société des Bibliophiles français. Paris, 1850, in-8°, p. 109.)

(1) Cf. un astrolabe des marins, d'après le portulan de Ribero (1529), gravé dans GALLOIS, *Les géographes allemands*, p. 29 et ci-dessus, p. 521.

(2) « Quant le soleil est au nord de l'équinoctial et il te faict son ombre au nord, regarde combien il s'en fault que nonante ne soit acomply de la haulteur que trouveras à ton astrallabe; adjouste la déclynaison avecques les degrés qui resteront de ton ellection, et les deulx ensemble, se sera ce que tu es louaing de la ligne équinoctial. » Rouen, 1545 (Franç. 24269, fol. 3).

(3) JURIEN DE LA GRAVIÈRE, *Les marins du XVe et du XVIe siècle*, t. I, p. 17.

(4) Au témoignage de Raymond Lull dans son *Arte de navegar* (NAVARETTE, *Biblioteca maritima española. Obra postuma*. Madrid, 1851, t. II, p. 657).

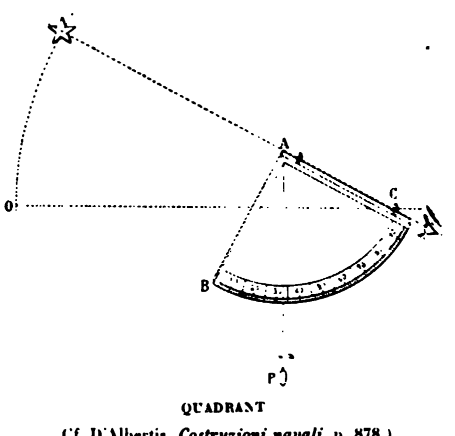
(5) XIVe siècle (D. F. DE BOFARULL Y SANZ, *Antigua marina Catalana*. Barcelona, 1898, gr. in-8°, p. 57).

nach publié en 1473 par son maître Regiomontanus (1).

Par écliptique, on entendait l'orbite décrit par le soleil autour de la terre; car le système ptoléméen, alors en grand honneur, intervertissait les rôles et faisait de la terre le centre du système planétaire. Nos pilotes du XVI[e] siècle restèrent fidèles à cette conception (2), lors même que Copernic, Galilée en eurent démontré la fausseté et, par contre, l'exactitude des idées de Pythagore

Le Quadrant.

Primitivement construit en bois, puis en métal, l'astrolabe des marins allait de simplification en simplification. Dès l'époque de la découverte de la Guinée (3), les Portugais le réduisaient à un quart de cercle ou *quadrant nautique*, que nous leur empruntâmes (4). Mais. tout en ayant son limbe à une échelle double de celui de l'astrolabe, et par conséquent une graduation plus distincte, le quadrant manquait de précision (5):



QUADRANT

(Cf. D'Albertis, *Costruzioni navali*, p. 878.)

(1) Barros, *Decad.* I, liv. IV, chap. II. — Gallois, p. 29. — Giry, *Manuel de diplomatique*, p. 161.

(2) Jacques Devaulx en 1583, par exemple (Franç. 150).

(3) Barros, *Decad.* I, liv. IV, chap. II. — On prétend conserver au musée de Rouen l'astrolabe dont Béthencourt se serait servi pour aller aux Canaries.

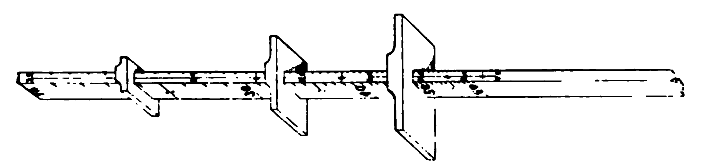
(4) Diogo Gomez, *De prima inventione Guineæ*, éd. Schmeller, cité par Gallois, p. 31, n. 1. — Cf. un quadrant figuré dans le ms. franç. 2482, fol. 37 : « L'usage de la navigation. »

(5) Sur la façon de se servir du quadrant, voyez le ms. franç. 1338, fol. 73 v°, 74 : « Traité que le docteur Pierre Nunes [Nuñez d'Alcacer],

la ligne de foi, un fil à plomb, était trop sensible aux oscillations du roulis (1).

Le Bâton de Jacob.

Cet inconvénient n'existait pas dans *l'arbalète marine ou balestrille*, dite aussi *bâton de Jacob*, dont on attribue généralement l'invention à Regiomontanus (2). On plaçait l'œil à l'extrémité du bâton, et on faisait glisser le curseur



ARBALÈTE MARINE OU BATON DE JACOB
Bibl. nat., Franç. 150, fol. 16.)

appelé aussi le marteau, de façon à apercevoir sur ses bords en bas l'horizon, en haut l'étoile. Où s'arrêtait le curseur sur le bâton, était marquée la hauteur prise. La graduation de la balestrille se faisait au moyen d'un demi-quart de cercle divisé en 90 degrés, dont les divisions étaient prolongées jusqu'à la verge de la balestrille : pour ce, la verge était disposée horizontalement à une distance du centre égale à la hauteur du marteau (3).

La balestrille avait aussi sa tare. L'observateur ne pouvait s'appliquer sur l'œil l'extrémité du bâton. Qu'il la posât au coin de l'œil du côté du nez comme les Hollandais, sur l'os de la tempe selon la méthode anglaise, ou au-dessous du globe de l'œil avec les Dieppois, il en résultait une

cosmographe du roi, a faict pour la deffence de la carte de naviguer. » — « Reigle pour prendre la haulteur du soleil avec le *nivel* pour savoir la déclination du soleil. » (Routier d'Antoine de Conflans (1522). Franç. 1748, fol. 48).

(1) D'ALBERTIS, p. 172.

(2) Qui le décrit dans un traité publié en 1531 (GALLOIS, p. 34).

(3) Cf. les dessins des traités d'hydrographie rouennais (1545) et dieppois (1583) : mss. franç. 24269, fol. 1 v°; Franç. 150, fol. 16.

déviation dans la visée; encore fallait-il tenir compte du fait que l'œil était enfoncé ou saillant (1).

L'Hémisphère marine.

Les défauts du quadrant et de l'arbalète, oscillation et déviation, se trouvèrent corrigés dans un astrolabe perfectionné (2), l'*Hémisphère marine* (3), où l'altitude s'enregistrait d'une façon presque automatique. Sur un cercle gradué, l'horizon, un demi-cercle d'altitude, mobile autour du zénith et du centre de l'horizon, recevait par les pinnules de son alidade les rayons solaires : ainsi avait-on la hauteur de l'astre. La seconde coordonnée, l'azimut, était l'angle formé par le demi-cercle d'altitude avec un second demi-cercle, un méridien. Jusqu'ici, rien qui diffère de notre moderne théodolite, sauf que les pinnules ayant été remplacées par une lunette, il a fallu donner du champ à celle-ci et substituer dans le théodolite un cercle mobile au demi-cercle d'altitude.



HÉMISPHÈRE MARINE
(Bibl. nat., Franç. 150, fol. 18.)

Dans l'hémisphère, on avait adapté à l'horizon un troisième demi-cercle, l'équinoxial, mobile autour de deux gonds en est et ouest : il était muni lui-même à angle droit d'un arc de déclinaison solaire, qui avait une amplitude

(1) JURIEN DE LA GRAVIÈRE, *Les marins du* XVe *et du* XVIe *siècle*, p. 19-20.

(2) Décrit en 1544 par Jean Alphonse (Franç. 646, fol. 31-32).

(3) Figurée dans l'ouvrage de Jacques Devaulx en 1583 (Franç. 150, fol. 18). — Cf. aussi un traité du commencement du XVIIe siècle sur l'usage de l'hémisphère (Franç. 2059).

double de l'obliquité de l'écliptique (1). Selon la période où l'on était, après l'équinoxe de printemps ou celui d'automne, on portait à droite ou à gauche de l'équinoxial la déclinaison donnée ce jour-là par les tables. Puis on tournait l'équinoxial sur ses gonds en sorte que le degré noté sur l'arc de déclinaison vînt toucher l'alidade du méridien. « Tout cecy acordé, vous tiendrez ledict demy équinoctial ferme, car il vous monstrera aux degréz du cercle méridien la haulteur du polle de vostre lieu. »

Le Quartier.

Le Quartier, inventé en 1594 par John Davis, permit de ne plus viser directement l'astre éblouissant, et même de lui tourner le dos pour prendre hauteur. On regardait l'horizon par une double pinnule de visée, et c'était l'ombre solaire qui venait, par une troisième pinnule, former l'angle d'altitude. L'instrument se composait de deux triangles. Je n'insiste pas davantage, le quartier n'ayant été guère en usage que dans la marine anglaise (2).

Instruments servant à déterminer la longitude.

Jusqu'au XVIIIe siècle, la détermination de la longitude en mer resta pour les astronomes un problème, pour les navigateurs un cauchemar. Améric Vespuce en perdait le sommeil; Ruy Falero, un astronome, s'abandonnait, en désespoir de cause, aux inspirations de son démon familier. qui se montra bon diable, puisque son traité sur les longitudes servit à guider Magellan! Colomb, Cabot, Pigafetta tiraient parti de la déclinaison de l'aiguille aimantée qu'ils

(1) Ce curseur était employé dès le XIIIe siècle dans le cadran de Maitre Robert Anglès (Cf. *infra*, p. 530, n. 4).

(2) Voyez-en une description avec dessin dans JURIEN DE LA GRAVIÈRE, *Les marins du* XVe *et du* XVIe *siècle*, t. I, p. 15-17.

croyaient variable avec les méridiens (1). Vespuce finit par « demander son chemin... à la lune » (2) : de tous les astres, la lune ayant les déplacements les plus sensibles à l'œil humain, il était facile de calculer l'heure de ses conjonctions avec le soleil ou les étoiles les plus brillantes (3). Au moyen de tables donnant l'heure de ses occultations pour le méridien initial, on pouvait déterminer, par l'écart des deux heures, la longitude.

L'idée eut du succès, particulièrement en France. Le capitaine Antoine de Conflans, en 1522, annexait à son *Routier des marées* un Lunaire traduit du castillan (4), mais sans en tirer parti pour déterminer la longitude. Pigafetta, le pilote de Magellan, nous initia à cet usage. Et *l'Art de trouver la longitude* du Dauphinois Oronce Finé reposait essentiellement sur l'observation du passage, du lieu vrai et de l'ascension droite de la lune au méridien du lieu; ces mêmes données étant connues pour le méridien de Paris, il suffisait d'une soustraction pour avoir la longitude. Notez que Finé se réfère, comme méridien « radical », à celui de la « noble ville, cité et université de Paris, capitale du florissant royaulme de France » (5). Les querelles pour le choix du méridien datent de là. Jean Alphonse, convaincu des inconvénients d'avoir des méridiens différents selon que les

(1) Pigafetta, *Premier voyage autour du monde*, éd. Amoretti. Paris, an IX, p. 271 et suiv. — Herrera, *Decad.* 19. — Humboldt, *Cosmos*, t. II, p. 357.

(2) « Les navigans de la mer de Ponent... demandent leur chemin au soleil et aux estoilles » (Franç. 2132, fol. 27). — Thevet (*Cosmographie*, I, p. 5 v°) cite le procédé de Vespuce.

(3) Jurien de La Gravière, *Les marins du* xv*e et du* xvi*e siècle*, t. I, p. 24.

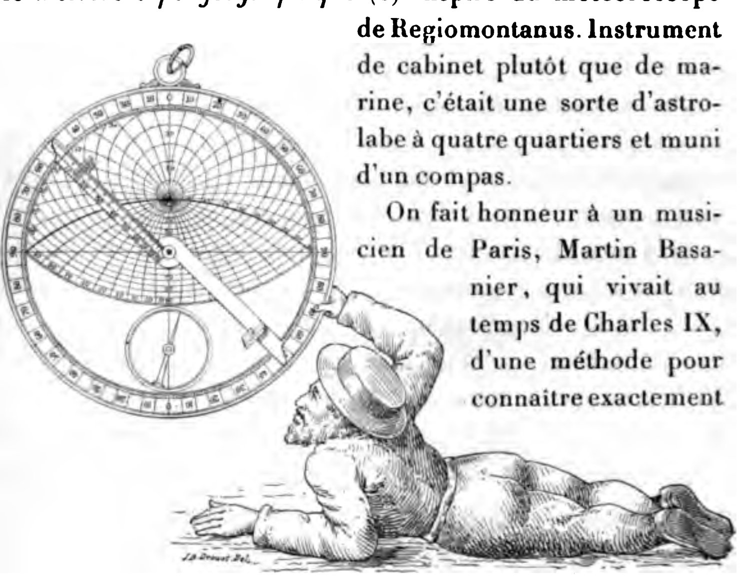
(4) Franç. 1748. Déjà à la fin du xiii*e* siècle, Hernous de Quiquempoix traduisait pour Philippe le Bel les *Conjonctions de la lune aux planètes* d'Albumasar avec une table des longitudes des principales villes (P. Paris, *Les mss. franç. de la Bibliothèque nationale*, t. V, p. 204).

(5) « L'art de trouver certainement la longitude ou différence longitudinale de tous lieux... Le tout nouvellement inventé, descript et composé par Oronce Fine. Dédié à François Ier en avril 1543. » Exemplaire de dédicace (Franç. 1337, fol. 5 v°, 9, 13).

compas étaient faits à Dieppe, à La Rochelle ou à Lisbonne, opinait pour le méridien de l'ile de Fer. Au lieu d'avouer qu'il traduisait la pensée du cosmographe espagnol Enciso, il donnait cette étrange explication que, des « douze lignes qui vont de polle à polle, la dite dyamétralle est celle qui regarde les polles le plus droict » (1). On croyait en effet en Espagne que sous un méridien donné, le 45° longitude ouest de Paris, la boussole marquait toujours le nord vrai (2).

Pour la mesure de la longitude, Oronce Finé avait inventé le *météoroscope géographique* (3) inspiré du météoroscope de Regiomontanus. Instrument de cabinet plutôt que de marine, c'était une sorte d'astrolabe à quatre quartiers et muni d'un compas.

On fait honneur à un musicien de Paris, Martin Basanier, qui vivait au temps de Charles IX, d'une méthode pour connaitre exactement « presque chaque jour la longitude en mer, ce que personne n'avait trouvé avant lui » (4).



MÉTÉOROSCOPE d'Oronce Finé
(Bibl. nat., Franç. 1337, p. 17 et 19.)

(1) Année 1544 (Franç. 676, fol. 31).
(2) Carte de Cabot, 1544 (HARRISSE, *Sébastien Cabot, considéré comme cartographe*. Paris, 1897, in-8°, p. 6).
(3) Dessin dans le ms. franç. 1337, fol. 17. — ORONTII FINEI, *De solaribus horologiis et quadrantibus libri quatuor*. Parisiis.
(4) Dupuy, vol. 630, fol. 143 v°.

Les Horloges marines.

Bien avant le Parisien Basanier, Gemma le Frison, en 1530, indiquait le parti qu'on pouvait tirer des horloges portatives. Il est juste que l'idée vînt des pays rhénans où l'horlogerie acquit dès le XVIe siècle une grande précision. « Veillez, dit Gemma, à ce que l'horloge marque l'heure présente de l'endroit d'où l'on part et ne s'arrête pas pendant le voyage. Pour connaître la différence de longitude avec le point de départ, il faut attendre que l'horloge marque une division exacte de l'heure et au même moment, à l'aide de l'astrolabe ou du globe, chercher l'heure du lieu où vous êtes. Convertissez en degrés les heures et minutes de l'écart, et vous aurez la longitude, fussiez-vous parvenu à un millier de milles, sans savoir par où (1). » C'est le procédé actuel des marins.

Oronce Finé l'avait entrevu. Parmi les instruments nécessaires à la navigation hauturière, il mentionne « ung bon horloge à mouvement,... lequel il convient justifier au soleil une fois le jour pour le moins avec quelque bon quadrant (2) ».

De même, un cosmographe portugais au service de Charles IX établit qu'on trouve la longitude en mer par la « différence de deux reloiges, à sçavoir ung naturel pour le soleill et l'autre artiffitiel (3) ».

(1) GEMMA PHRYSIUS, *De principiis astronomiæ et cosmographiæ deque usu globi ab eodem editi*, l. II, chap. XVIII; cité par GALLOIS, *Les géographes allemands de la Renaissance*, p. 124-125.

(2) Franç. 1337, fol. 9. — Une miniature des chants royaux (Franç. 1537) représente un astronome prenant la latitude avec l'astrolabe, et près de lui une « horloge à mouvement » pour connaître la longitude.

(3) Déclaration du cosmographe portugais Bartholomeu Velho ou Viell au roi Charles IX. Vers 1562. Publiée par le docteur HAMY, *Francisque et André d'Albaigne, cosmographes lucquois au service de la France*, extrait du *Bulletin de géographie historique et descriptive*. Paris, 1894, in-8°,

Sans doute, les données de l'observation ne furent très exactes que du jour où l'on put substituer aux horloges à pendule, trop faciles à détraquer, des montres à échappement et à balancier compensateur, du jour où la suspension à la Cardan amortit pour elles les cahots du roulis et du tangage. Mais ce n'est pas une raison d'affirmer, comme on l'a fait jusqu'ici, que les horloges à pendule furent embarquées pour la première fois en 1664 par Huyghens, en 1669 par le duc de Beaufort (1). En réalité, nous étions en avance de plus d'un siècle sur les Anglais.

Le capitaine d'un galion du roi Charles IX, en 1561, avait à bord « ung orologe, avec son sacquet de velours rouge cramoisy garny de passement d'or, de la valleur de CL écus (2) ». Le prix seul de l'instrument prouve qu'il s'agit d'une montre marine et non d'un sablier, dont on avait trois échantillons pour dix sous (3), ou d'un cadran.

Cadran solaire.

Le *Cadran portatif*, dont nos astronomes usaient dès le XIII[e] siècle (4) et les marins ponantais dès le XIV[e] (5), permettait de prendre à tout moment de la journée l'heure du lieu : pour ce, il portait sur ses faces un calendrier avec les signes du zodiaque, les heures et les lignes d'ombre qui

p. 29). Viell n'en table pas moins, pour trouver la longitude, sur les variations de l'aiguille aimantée.

(1) JURIEN DE LA GRAVIÈRE, *Les marins du* XV[e] *et du* XVI[e] *siècle*, t. I, p. 31.

(2) Franç. 16103, p. 29.

(3) Au Havre, en 1538 (Franç. 4574, fol. 40).

(4) Le cadran de maitre Anglès de Montpellier (XIII[e] siècle) avait cet avantage qu'il dispensait des tables de déclinaison. Son limbe était muni d'un curseur, divisé à la fois en mois et jours et en signes du zodiaque et degrés, qui avait une amplitude double de l'obliquité de l'écliptique (TANNERY, *Le traité du quadrant de Maître Robert Anglès* (*Montpellier*, XIII[e] *siècle*) dans les *Notices et extraits des mss.*, t. XXXV, p. 567).

(5) Inventaire du navire anglais *Christophe*, 1417 (NICOLAS, *History of the Royal Navy*, t. II, p. 476).

y correspondaient (1). Le *Cadran horaire* ou *Niveau nocturne* muni à la première heure d'un index, se mouvait sur un cercle qui portait sur son pourtour l'indication des mois avec la subdivision en jours. L'index étant posé sur le jour du mois, on visait par un pertuis ménagé au centre de l'instrument l'étoile polaire; l'alidade dirigée droit sur l'étoile marquait sur le cadran l'heure (2).

Malgré tout, enregistrons un triste aveu de l'impuissance où était la navigation du XVIe siècle à déterminer simplement le midi juste d'un lieu : « L'oreloge de sable faillant ung peu, fault l'umbre (le cadran solaire), et, l'umbre faillant, est nostre art failly (3) ».

Introduite dans le Ponant (4) dès le XIVe siècle, l'*Horloge de sable*, l'*Horloge de mer*, dont parlait déjà l'Italien Francesco da Barberino, ou l'*Ampoulette* (5), succédanée de l'antique clepsydre, se composait de « deux grans fiolles plains de sablon en ung grant estuy de bois garny d'archal (6) ». Imaginez deux cônes de verre superposés par leurs sommets et maintenus par une armature. Une petite ouverture laissait filtrer un sable très fin ou de la poussière de coque d'œuf durcie (7), qui s'écoulait en un temps donné, heure entière ou demie (8), du cône supérieur dans le récipient inférieur.

(1) Cf. un de ces instruments dans D'ALBERTIS, p. 173.

(2) Jacques DEVAULX : Franç. 150, fol. 17. Cf. note 4 de la p. 530.

(3) PIGAFETTA, *Description de la sphère* : Franç. 24224, fol. 98.

(4) En 1345, la nef royale d'Angleterre *la George* se fournit à l'Ecluse de douze horloges de verre pour 9 sols sterlings (N. H. NICOLAS, *History of the Royal Navy*, t. II, p. 180, 476). A l'Ecluse, notons-le, il y avait de nombreux entrepôts italiens.

(5) Cf. les exemples cités, pour l'Espagne, par E. Alberto D'ALBERTIS, *Le costruzioni navali*, p. 174.

(6) « Ung grant orloge de mer, de deux grans fiolles », etc. (*Inventaire du mobilier de Charles V*, n° 2120, dans les *Documents inédits*). — « Oirloges de mer. » Achats faits par le nocher de la nave du duc de Bourgogne, L'Ecluse, 3 juin 1441 (Pièces orig., vol. 2830, doss. Thoisy, p. 2).

(7) FOURNIER, *Hydrographie*, liv. I, chap. XIII. — D'ALBERTIS, *ibidem*.

(8) DUGAST-MATIFEUX, *Notice sur Pierre Garcie-Ferrande*, dans les *Annales de la Société académique de Nantes*, t. XXXVIII, p. 20 et suiv.

L'horloge servait à mesurer le quart (1), « à mespartir les gardes » (2) nocturnes. Mais les mousses, auxquels incombait le soin de « veiller l'ampoullette » (3), ne pouvaient empêcher certains matelots de la renverser avant l'achèvement du quart : on flétrissait ces gens peu scrupuleux du nom de *mangeurs de sable* (4). Retournée de demi-heure en demi-heure (5), l'ampoulette servait à juger de la marche du navire (6), marche beaucoup plus rapide qu'on ne pense. Une galère en forçant de rames filait jusqu'à quinze milles à l'heure. « En deux ampolettes, feismes quinze milles que a du Titol à Briganson (7) ».

Le Loch.

Les points de repère qu'on avait dans la navigation côtière pour juger de la vitesse du bâtiment, manquaient en pleine mer. C'est à quoi suppléa l'invention du *Loch* : on file sous le vent une ligne garnie à intervalles égaux de nœuds et à son extrémité d'un flotteur dit loch. Elle se déroule pendant qu'une ampoulette se vide en une demi-minute. Le nombre de nœuds indique la vitesse en milles, car la demi-minute est la 120e partie de l'heure comme le nœud est la 120e partie du mille (8).

A quelle époque remonte l'invention du *loch*, et quel est

(1) « Trois horologes à faire le cart èsdictes galléaces, dix solz ». Le Havre, 1538 (Franç. 4574, fol. 40).

(2) Quatre ampoullettes à sablon. Stolonomie, vers 1550 (Franç. 2133. fol. XXIII, v°).

(3) DURO, *La mar descrita por los mareadores*, p. 191.

(4) D'ALBERTIS, p. 174

(5) L'ARIOSTE, chant XIX.

(6) LEONARDO DATI, éd. Uzielli, chant III (XVe siècle) : « Bisogna loriuolo (*sablier*) per mirare... quante miglia per ora arbitrare ».

(7) *Négociations de la France dans le Levant*, t. I, p. 383. Une flotte de galères met 30 heures à aller de Messine à Naples en 1495 (*Mémoires de* GUILLAUME DE VILLENEUVE, dans la collection Michaud et Poujoulat, t. IV, p. 393).

(8) *Manuel du matelot-timonier*, p. 179.

le sens du mot? La question est des plus discutées : mais il faut abandonner tout de suite la théorie généralement adoptée qui fait honneur du petit instrument au génie anglais (1), simplement parce que William Bourne aurait été le premier à le décrire en 1577 dans son *Regiment for the Sea*. Si l'on en excepte les Romains qui adaptaient à leurs vaisseaux une petite roue à ailettes plongeant dans l'eau pour apprécier par son nombre de tours la marche du navire (2), les Portugais furent les premiers à se servir d'un appareil enregistreur de la vitesse. Ils l'appelaient la *Chaîne de poupe* (3). Ils l'employèrent aussitôt après avoir doublé l'Afrique, après être entrés en relation avec les pilotes arabes de l'océan Indien. Or, le mot *loch* signifie en arabe « tablette » : et nous savons par le témoignage de Hagi Khalifa (4) que les pilotes arabes des mers de l'Inde usaient d'une planchette circulaire pour mesurer la course du navire. Le loch est précisément un secteur de cercle. Quant à son sens, il est la traduction littérale en arabe de la *toleta di marteloio*, « tablette de la distance parcourue », que nous avons vue au XIVe siècle entre les mains des marins vénitiens et génois, élèves, comme les Arabes eux-mêmes, des Byzantins.

Et maintenant tous les instruments mentionnés dans les traités d'hydrographie et emportés dans les voyages de découverte par les astronomes, étaient-ils en usage à bord de nos vaisseaux, au XVIe siècle? On ne le croirait pas à

(1) De l'anglais *logg*, « bûche » (JAL, *Glossaire nautique*).

(2) Selon Vitruve.

(3) PIGAFETTA, *Primo viaggio* (1519-1522) p. 45 (JAL, *Glossaire nautique*, art. Catena a poppa) : nous apprenons par là qu'un navire à voile faisait de soixante à soixante-dix lieues par jour.

(4) Du commencement du XVIIe siècle malheureusement, c'est-à-dire d'une époque où les marines occidentales en usaient, la nôtre en particulier (Salvatore CUSA, *Sull'origine del loch e della fregata*, dans le *Terzo congresso geografico internazionale* tenuto a Venezia. Roma, 1884, in-8°, t. II, p. 311-324).

lire l' « Estat par le menu des ustancilles pour servir à un navire de cent touneaux » (1574). L'état ne comprend que des « horologes, compas, sondes, et plombz », soit en tout une dépense de 15 livres pour instruments nautiques (1), tandis que nos galères du Levant n'embarquent que des quadrants, des cartes marines et des ampoulettes (2). Mais c'est le cas de rappeler que les instruments nautiques étaient la propriété personnelle des marins et comme les outils de leur métier. Les pilotes avaient à leur usage personnel de petits manuels donnant la manière de faire le point, la déclinaison solaire et des cartes (3).

Ils étaient aussi instruits que leurs collègues espagnols, dont le programme d'examen, après un an d'études, portait sur le traité de la sphère, la manière de prendre hauteur et de faire le point sur une carte, l'usage et la fabrication de la boussole, de l'astrolabe, du quadrant, de la balestrille et de l'horloge diurne et nocturne (4).

Voici l'inventaire du galion royal *le Chien*, en juillet 1561, qui montrera à quel point nos marins étaient richement pourvus d'instruments de pilotage :

« Du capitaine Lodonière :

« Ung orologe avec son sacquet de velours rouge cramoisy garny de passement d'or.

« Ung livre de cartes marines.

« De Clément, persionier :

« Une carte marine.

« Ung estarlabe.

« Le contre-maistre :

« Une carte marine.

(1) Dupuy, vol. 233, fol. 76.

(2) Stolonomie adressée à Henri II : Franç. 2133, fol. XXIII v°.

(3) Section de géographie à la Bibliothèque nationale C 10809. — Autre exemplaire au Musée Condé, à Chantilly. — Bibliothèque nationale, mss. Franç. 24909, 25374.

(4) DURO, *Armada Española*, t. I, p. 338.

« Ung starlabe.

« Du pilot de Normandie :

« Deux cartes marines.

« Ung astralabe.

« Deux arbalestes pour les hauteurs du ciel.

« Ung regime avec la déclinaison. (1) »

Dès 1503, les expéditions lointaines bien organisées revenaient avec des « journaux, chartes (cartes), papiers, pourtraits et plans » (2). Et comme une ordonnance de 1543 prescrivit l'enregistrement aux sièges d'amirauté des relations de voyages au long cours (3), nous eûmes, comme nos concurrents, des dépôts hydrographiques qui nous permirent de lutter avantageusement avec les marines rivales sur la route des découvertes.

(1) Franç. 16103, p. 28-30.
(2) Relation du voyage de Gonneville, 1503-1505 (MARGRY, *Les navigations françaises*, p. 160).
(3) MARGRY, *Ibidem*, p. 158.

PHARES

Pour achever le tableau de la révolution maritime, il me resterait à parler des ports, si je n'avais déjà décrit les ports de guerre médiévaux (1), au goulet défendu par des tours et barré d'une chaîne. Dans les havres de commerce, cette entrée en forme d'écheveau, de roubine ou de gargate (2) était signalée par des balises (3), et maintenue ouverte par des jetées de bois ou des môles de pierre (4) contre les empiètements des sables. Partout, l'homme luttait contre l'ensablement, en Normandie comme en Languedoc, au moyen de « loutres » et de bâtardeaux qui servaient d'écluses de chasse (5). Pour encourager ces efforts, la royauté abandonna ses droits de douane (6), donna le bois de ses forêts (7), la pierre de grès de ses carrières (8). Et quand elle vit que la mer gagnait toujours, que les vaisseaux de fort tonnage n'avaient pas d'abri, elle créa Col-

(1) Cf. plus haut, p. 153.

(2) Echeveau à La Rochelle (Franç. 26092, pièce 824). — Rubine à Aigues-Mortes, Gargate à Marseille (LECOY DE LA MARCHE, *Louis XI et la succession de Provence*, p. 11).

(3) E. DE FRÉVILLE, *Mémoire sur le commerce de Rouen*, t. II, p. 377.

(4) *Ordonnances*, t. XVI, p. 81. — E. DE FRÉVILLE, t. II, p. 407.

(5) E. DE FRÉVILLE, t. II, p. 366-371.

(6) Dieppe, Honfleur, Aigues-Mortes, etc. (CATHERINE, *Histoire de Honfleur*, p. 187. — *Ordonnances*, t. XVII, p. 309. — Cf. *supra*, p. 314).

(7) « Pour faire les taudeys, chaussées et avant-garde du cours de l'eaue » d'Harfleur (E. DE FRÉVILLE, t. II, p. 369).

(8) Aux Dieppois pour entretenir le quai, 1479 (ASSELINE, *Les Antiquitéz de Dieppe*, t. I, p. 201).

lioure, Les Sables-d'Olonne, la Hougue, Granville (1), enfin Port-en-Bessin, bassin à flot formé par un barrage éclusé à sept arches qui retenait l'eau des marées (2).

La Normandie attirait particulièrement la sollicitude royale, parce qu'au reflux les navires laissés à sec couraient presque partout le danger « d'être cassés. » Une commission du Grand-Conseil de Charles VII, accompagnée d'experts, inspecta les anses et les estuaires de la province, sans trouver de « hables seürs » (3). Une autre commission, en janvier 1477, limita le champ de ses recherches à l'estuaire de la Seine, du Chef-de-Caux jusqu'à Tancarville, et à gauche autour de Honfleur. Et, bien que Louis XI en eût fait dresser « la pourtraicture » par deux peintres (4), ce fut François Ier seulement qui choisit l'emplacement du Havre-de-Grâce et y fonda un port, selon les principes nouveaux de la fortification, mais avec la même régularité que la ville de saint Louis. Cet exemple prouve quelle suite dans les idées la Royauté apportait dans la protection du commerce maritime.

On arrive à la même conclusion en dressant la nomenclature des phares. Demeure d'un solitaire, le phare n'a pas eu de légende; il n'a pas eu de poète, comme aujourd'hui, pour chanter l'éclat de « son émeraude, le merveilleux rubis ou la goutte de clarté blanche suspendue à son front » ou « les laiteux effluves que traverse par moment la violente fusée pourpre » envoyée comme un baiser par un phare voisin (5). C'est qu'alors sa tour massive et ses bûchers fumeux n'avaient rien de la grâce qui inspire les poètes; et si nous n'avions les comptes des gardiens, nous

(1) Cf. plus haut, p. 264, 313, 356, 364.
(2) Il fut créé en 1475 par Louis d'Harcourt, évêque de Bayeux (BOUSIGEAU, *Étude historique sur le port de Port-en-Bessin*. Bayeux, 1843, p. 6 et suiv.).
(3) *Ordonnances*, t. XVIII, p. 35.
(4) E. DE FRÉVILLE, *Mémoires sur le commerce de Rouen*, t. II.
(5) Ch. LE GOFFIC, *Les Phares*, dans la *Revue des Deux-Mondes*, t. CLI, 15 janvier 1899, p. 399.

continuerions d'ignorer que la France médiévale était ceinte de phares aussi nombreux peut-être qu'en 1789, où l'on en comptait, paraît-il, une vingtaine dans toute l'Europe (1).

Je ne reparlerai pas des phares romains de Fréjus et du Lion, de la Tour de la Nouvelle, qui marquait l'entrée du port de Narbonne (2), du *Farot* d'Aigues-Mortes (3), du grand phare auquel était rivée la chaîne qui défendait l'accès de la passe de Marseille, ni de ce sémaphore qui signalait de l'île Pomègue les navires arrivant du large. C'était un grand mât, muni d'une voile latine et d'une voile carrée : la vigie abaissait l'une ou l'une suivant que le bâtiment aperçu était une galère ou un voilier (4). Au cap Sicyé, brillaient deux petits phares appelés *les deux frères* (5).

Enfin, pour embouquer le chenal de Collioure, on se guidait sur un fanal placé à l'entrée du port (6).

Le portulan, d'où je tire ce détail, mentionne également, sur nos côtes océaniques, l'existence d'une tour au Boucau de Bayonne, mais sans spécifier si elle était munie d'un fanal (7). On attribue à Louis le Débonnaire la construction du premier phare qu'ait porté le rocher de Cordouan. Un abbé et ermite, mentionné en 1092 (8) y était attaché, comme les vestales jadis à l'entretien du feu sacré.

Durant son séjour en Guyenne, entre 1362 et 1376, le prince de Galles ou prince Noir fit édifier, avec une nou-

(1) Ch. Le Goffic, *Les Phares*. — M. Allard ignore l'existence des phares au moyen âge (*Les Phares*, Histoire, Construction, Éclairage. Paris, 1891, in-4°.)

(2) Allard, *Phares et balises*, t. V des *Travaux publics de la France*, p. 25 : Carte des phares dans l'antiquité.

(3) Archives nation. J 296, n° 24 : enquête de 1298. — Lettres du roi Jean II, 28 avril 1363 (Pagézy, *Mémoires sur le port d'Aigues-Mortes*, p. 260-262).

(4) 1404 (Gutierre Diaz de Gamez, *Le Victorial*, p. 155).

(5) « Le livre du compas. » xv° siècle (Franç. 25376, fol. 10).

(6) « Portolano il quale comincia dalle Schiuse (L'Ecluse)... » (Bibliothèque Marucelliana à Florence. Ms. C 195, fol. 33 : xv° siècle).

(7) *Ibidem*, fol. 12.

(8) Allard, *les Phares*. Histoire... p. 41. — Franç. 5714.

velle tour, une chapelle dédiée à Notre-Dame-de-la-Garde (1). Et le pape s'intéressait à l'œuvre, s'il faut en croire certaine tradition, consignée au xve siècle, qui attribuait l'édifice « à Saint Grégoire, pape neufviesme; » c'est Grégoire XI, le contemporain du prince Noir, qu'il faut lire.

Au moment de la conquête de la Guyenne par Charles VII, deux ermites y vivaient; en paix serait trop dire, la tour menaçant de s'écrouler sur leurs têtes, tandis qu'ils vaquaient « nuyt et jour en oraisons envers Dieu pour le bien commun ». Ils émigrèrent sur le continent, et l'écueil de Cordouan resta traîtreusement caché dans les ombres nocturnes. Conscients des dangers que couraient les marins, les ermites allaient parfois allumer la torche (*candela*) de la lanterne, bien qu'il en coûtât, à chaque traversée, un écu aux pauvres gens. La situation ne pouvait se prolonger. Des deniers de la charité, ils achetèrent une fuste et, en 1472, s'enhardirent à demander au duc Charles de Guyenne la réfection du phare : comme leur fuste servirait au transport des matériaux, la dépense, à leur estime, ne dépasserait pas cent écus. La supplique prise en considération, la chambre des comptes de la province, devant laquelle le conseil ducal avait renvoyé l'affaire, en reconnut le bien fondé (1). Et le maître des œuvres de Bordeaux, expédié sur place, restaura l'édifice qui parvint ainsi à se soutenir encore un siècle, jusqu'à l'époque où il fut éclipsé par l'œuvre admirable de l'ingénieur Louis de Foix, le phare qu'on mit un demi siècle (1555-1611) à construire. La Tour, en 1495, servait de sémaphore ou « d'enseigne », pour prévenir s'il y avait des navires ennemis en mer : quand on voyait, de jour, ses feux, les marchands se blottissaient dans les ports ou reculaient vers la Rochelle (2).

Entretenue par une municipalité et non pas, comme à

(1) Ainsi l'affirme Henri IV (RYMER, t. IV, 1re p., p. 156).
(2) Franç. 20855, p. 17; Franç. 26097, p. 1797; Franç. 26104, p. 1077.

Cordouan par l'État, la lanterne que le maire Jean Mérichon fit installer en 1468 pour éclairer le port de La Rochelle, était placée sur l'escalier de la tour du Garrot. Elle était allumée seulement les nuits de tempêtes par le désarmeur des nefs étrangères (1).

Après ces œuvres d'utilité publique, voici une fondation pieuse en Bretagne. Bien que la collégiale de Saint-Aubin de Guérande n'avoisinât pas la mer, la hauteur de son campanile permettait aux navires au large d'apercevoir le feu allumé chaque nuit pour les guider : au-dessous, les cloches sonnaient, en cas de naufrage, un glas d'agonie. En 1521, comme le clocher tombait en ruines et que l'extinction du feu avait amené plus d'un sinistre, la reine Claude, duchesse de Bretagne, s'émut; et le pape Léon X, à sa requête, accorda une indulgence à qui verserait une aumône pour restaurer l'édifice (2).

Est-ce à une idée pieuse qu'il faut attribuer la construction d'un édicule, dont on ne saurait trop dire si ce fut un phare, sur la côte orientale du Cotentin, au sud de La Hougue. Un soubassement quadrangulaire, creux, est surmonté d'une lanterne circulaire aux colonnettes espacées comme ces lanternes des morts que l'on rencontre dans l'ouest. On l'appelle la Grande cheminée de Quineville. Le monument, haut d'environ neuf mètres, est à un kilomètre du rivage actuel de la mer (3).

En 1349, Jean II, alors duc de Normandie, prescrivait au bailli de Caux d'allumer « les feus sur les porz en la manère accoustumée en temps de guerre (4) ». L'un d'eux avait sa place tout indiquée au bord de la *Goule de Seine*, à l'en-

(1) Amos Barbot, *Histoire de La Rochelle*, t. I, p. 368.
(2) 1er mai 1521. « Ecclesiarum fabricis... » (Archivio segreto du Vatican, reg. Vatican 1202, fol. 60).
(3) Allard, *Phares et balises*, p. 23.
(4) 10 octobre 1349 (L. Delisle, *Actes normands de la Chambre des Comptes*, n. 237, p. 411).

droit où le pays de Caux avance le boutoir de son *groin.* C'était chose faite l'année suivante par les soins de l'amirauté (1). Comme la Goule de Seine, trop bien nommée, engloutissait de nombreux bâtiments, Charles V décida dès son avènemment que l'on ferait « en touz temps de nuit feu ou groing de Caux ».

Sur la crête blanche de la falaise, s'éleva une petite tour; la nuit, les lueurs rouges de son bûcher montraient aux marins « leur chemin et adresse » (2) pour se guider à bâbord vers un *phanar* blanc qui marquait l'entrée du port d'Harfleur (3).

Le phare du Chef-de-Caux était appelé le Foyer de guerre en raison de son origine, la Tour des Castillans, et aussi Sainte-Adresse (4), car c'était et c'est la coutume des marins de personnifier, voire de béatifier, les phares dont les éclairs dans la nuit ont un si éloquent langage : le phare de Boulogne était surnommé l'*Homme vieil.* Sourdement minée par le flot, la falaise du Chef-de-Caux s'écroula avec la tour au XVIe siècle (5).

Comme le Chef-de-Caux était une position stratégique, le point de jonction des flottes de guerre, les gardiens du phare

(1) Par mandement de l'archevêque de Reims et de l'amiral, le vicomte de Montivilliers établit « fors lez pors » de sa vicomté « III fouiers, ch'est assavoir au Chieef de Caux, à Englesqueville et à Fescamp pour la seurté du pais. » (Franç. 25999, pièce 11).

(2) « Afin que les nefz et navires qui venront au port de Harefleu... puissent venir seurement. » Ordonnance de Charles V, avril 1364 (*Ordonnances*, t. IV, p. 428).

(3) 20 « phanars prins pour faire feu de nuit » au compte de Harfleur, 1369-1370 (L. Delisle, *Mandements de Charles V*, p. 322, n. 1).

(4) Dès 1479, le curé du Chef-de-Caux s'intitule « curé de saincte Adresche. » (A. Hellot, *Recit du siège d'Harfleur en* 1415, p. 7, note 6). — « La conoscenza del cavo di Caus e un cavo tagliato alto alla marina e bianco et ha un fariglione in sul cavo ». Portulan du XVe siècle (Bibliothèque Marucelliana à Florence, cod. ms. C 195, fol. 7).

(5) La Tour est encore nommée dans une enquête de 1524 (Alphonse Martin, *Histoire du Chef de Caux et de Sainte-Adresse*. Fécamp, 1881, in-8°, p. 74).

avaient reçu la consigne de ne point abandonner leur poste. Ils étaient trois et touchaient trois sous par jour (1). Peu avant que l'érosion de la falaise eût amené la chute du phare, on en établit un nouveau au Havre, et moyennant la perception des droits de port, l'amiral de Bonnivet eut charge « d'entretenir lumiers et lanternes aux tours pour l'adresse des mariniers (2) ».

Les frères jumeaux du Groin de Caux, les foyers de guerre d'Anglesquevillle et de Fécamp, créés également en 1350, n'eurent qu'une durée éphémère ou intermittente comme la cause même de leur existence, la guerre. Au contraire, l'entrée du port de Dieppe était signalée par des feux de charbon qu'on allumait, chaque nuit, au sommet d'une sorte de « guérite en pierres de grès ». Construite vers 1390 au bord de la plate-forme du Moulin-à-Vent, cette Lanterne ronde, dont une rue dès le XIVe siècle avait pris le nom, a été retrouvée en 1848 par un savant archéologue, l'abbé Cochet, qui en vit exhumer les restes (3).

Parfois, un feu s'allumait au sommet de l'église Saint-Josse-sur-Mer. C'était un signal aux gens de Montreuil que les guetteurs postés sur une grande sablonnière voisine du rivage, apercevaient quelque navire suspect (4).

Dans la ville de Boulogne, on veillait aussi, et en permanence, comme l'indiquaient les feux de charbon allumés

(1) Nous avons plusieurs de leurs quittances datées du 20 octobre 1370, 25 juillet 1379, 22 avril 1384. Ce sont toujours les mêmes personnages. Vatier le Nouvel, Pierre Pelé et un autre (Franç. 20009, p. 981; Franç. 26016, p. 2541; Pièces orig., vol. 1740, doss. Longueil, p. 18).

(2) 24 août 1517 (Moreau, vol. 1337, fol. 197 v°.) — Depuis 1540, le clocher du Havre servit de phare : on y hissa deux coulevrines pour battre la côte d'Ingouville (Guillaume DE MARCEILLES, *Mémoires sur la fondacion et l'origine de la ville françoise de Grace*, p. 21).

(3) Abbé COCHET, *Plan et description de la ville de Dieppe au XIVe siècle*, dressés d'après le coutumier ou cueilloir recueilli pour Messire Guillaume de Vienne, archevêque de Rouen, par Mre Guillaume Tieullier, prêtre de Saint-Jacques. Dieppe, 1865, in-4°, p. 21.

(4) *Documents inédits sur la Picardie* (1871), p. 200.

chaque nuit au dernier étage de la Tour d'Ordre. Deux guetteurs entretenaient le bûcher, et un arbalétrier, près d'eux, montait une garde silencieuse, car le phare de Caligula servait en même temps de forteresse (1).

A mesure que le navire s'éloignait dans l'est, il pouvait communiquer avec le sémaphore de Calais, établi durant la guerre franco-flamande de 1300 (2). Puis, successivement s'allumaient les fanaux ou *vierbotes* de Dunkerque, Nieuport, Ostende, Blankenbergue, dont les marchands espagnols réclamaient, le 15 avril 1366, le rétablissement, « si comme souloient estre en vieulx temps (3) ». A Dunkerque, on mit un certain temps à satisfaire leur demande, si le fanal ne fut plus allumé avant la construction de la grande église, en 1440, dont le clocher servit désormais de phare (4). Enfin, un feu fixe à t' Hazegras éclairait l'entrée du chenal du Zwyn que jalonnaient des balises et des bouées dites *thonnebaken* (5).

Qu'ils relèvent de l'amirauté, des vicomtes du littoral ou des municipalités, les foyers de guerre et les fanaux ont leurs revenus propres. D'un denier pour livre à Aigues-Mortes (6), de deux gros sterlings par navire, puis du double (7), et enfin de six sols tournois (8) à Cordouan, la taxe

(1) [Dupont]. *Registre des recettes et dépenses de la ville de Boulogne-sur-Mer* (1415-1416), dans les *Mémoires de la Société académique de l'arrondissement de Boulogne-sur-Mer*, t. II, 1882, in-8°, p. 185-186. — Cf. t. Ier, p. 61.

(2) Cf. le t. I de cet ouvrage, p. 366.

(3) Privilèges donnés par le comte Louis de Flandre à la nation d'Espagne (Archives de Bruxelles).

(4) Clairambault, vol. 290, p. 12.

(5) Gilliodts Van Severen, *Inventaire des archives de Bruges*, t. VI, p. 276.

(6) Cf. plus haut, t. I, p. 165 : Pagézy, *Mémoires sur le port d'Aigues-Mortes*, p. 260.

(7) Mandement d'Henri IV, Westminster, 8 août 1409 (Rymer, t. IV, Ire p., p. 156). Les quatre gros seraient remis au connétable et contrôleur royal à Bordeaux.

(8) Depuis la conquête de Charles VII (Franç. 20855, p. 117).

d'entretien pesait sur les bâtiments qui passaient en vue du phare. Elle était versée, là entre les mains du clavaire, c'est-à-dire du receveur, ici au trésorier de France en Guyenne, à la Rochelle au désarmeur des nefs. On l'appelait en Normandie d'un nom charmant, la *Coutume du foyer* : et ce qui contribue à donner à la chose un faux air d'hospitalité, c'est que nos alliés les Castillans avaient été déclarés, de ce chef, quittes de tout versement (1).

A Boulogne, on était encore plus large ; la ville elle-même entretenait le « fouier » de la Tour d'Ordre, au moyen d'une taxe annuelle de quatre sous sur chaque bateau de pêche du port et de l'île d'Outreau et sur chaque *bruiant* domicilié à terre (2). — On a reconnu dans *bruians* une déformation du mot normand bermens ou brumens, c'est-à-dire des portefaix débardeurs. — A Dieppe, les nefs payaient une redevance à la vicomté soit annuellement, soit à chaque marée (3). Comme les bancs de sable sont nombreux sur la côte flamande, il y avait depuis Dunkerque jusqu'à l'Écluse, huit stations de pilotes ou *sturmans*, ces deux villes y comprises (4). Suivant l'édit du duc Philippe sur le pilotage, les pilotes assermentés portaient, comme insigne, une barre d'argent brodée sur la manche gauche, et il s'en trouvait au moins un sur chaque bateau de pêche ; ils ne pouvaient, sous peine de cent livres d'amende, recevoir de pourboire, leur salaire étant fixé à huit gros pour un navire de 50 tonnes, à dix gros pour un de 100, etc. ; l'édit était affiché dans les auberges de l'Écluse fréquentées par les marins étran-

(1) Du moins, en ce qui concernait le Chef-de-Caux. Ordonnance de Charles V, avril 1364 (*Ordonnances*, t. IV, p. 428).

(2) *Mémoires de Boulogne-sur-Mer*, ouv. cité, t. VII (1882), p. 185.

(3) Abbé COCHET, ouv. cité.

(4) Plus Blankenberghe, Wendune, Heyst, Ostende, Lombartsyde, Slepeldamme (GILLIODTS VAN SEVEREN, *Inventaire des archives de Bruges*, t. VI, p. 276).

gers, afin que nul ne pût arguer d'ignorance (1). Nous savons par la coutume locale d'Oléron, qu'il y avait également sur les côtes de l'Océan des pilotes côtiers (2) ou *petits lomans* (3), et qu'ils logeaient à l'entrée des havres. On les appelait *petits lomans* pour les distinguer des pilotes au long cours ou au grand cabotage, dits *grands lomans*.

Ainsi donc et pour conclure, au moment où les progrès de l'hydrographie permettent à nos marins de se lancer hardiment dans la voie des découvertes, un réseau de phares et de stations de pilotes assure à leurs bâtiments chargés de richesses un heureux retour au port.

(1) 7 février 1484 (GILLIODTS VAN SEVEREN, *Ibidem*, t. VI, p. 235).

(2) De 1340 environ (PARDESSUS, *Lois maritimes*, t. IV, p. 294).

(3) Cf. la signification des mots germaniques et norois *stierman* et *loman*, « homme de gouvernail » et « homme du lof », dans le t. I de mon ouvrage, p. 119.

FIN DU TOME DEUXIÈME.

TABLE DES MATIÈRES

GUERRE DE CENT ANS

CHARLES V LE SAGE

L'AMIRAL JEAN DE VIENNE

CHARLES VI L'INSENSÉ

VOYAGES DE DÉCOUVERTES

ILES ET COTES D'AFRIQUE.

LE MARÉCHAL BOUCICAUT

LA GUERRE DE COURSE

L'INVASION

CHARLES VII

LA DÉLIVRANCE

LOUIS XI

AVANT CHRISTOPHE COLOMB

CHARLES VIII

RÉVOLUTION MARITIME

LES QUATRE AMIRAUTÉS

LA FLOTTE

L'ARTILLERIE DE MARINE
ET LA STRATÉGIE NOUVELLE

NAVIGATION

A L'ESTIME ET NAVIGATION HAUTURIÈRE

LES PHARES

ERRATA ET ADDENDA

Page 13, note 4. « Commandant » : lisez « commandait ».
Page 44, note 5. « Displicibiter » : lisez « Displicibiliter ».
Page 52, titre : « Frnnçaise » : lisez « Française ».
Page 73, ligne 3. « 1831 » : corrigez « 1381 ».
Page 81, la note 4 se rapporte à « ce qui dégela... »
Page 95, ligne 26. « Chef de Boys » : lisez « Chef de Baye »
Page 272. « Jacques Cœur ». — M. L. Guiraud vient de publier, dans les *Mémoires de la Société archéologique de Montpellier* (2e série, t. II, Montpellier, 1900, in-8°, p. 1-169), une importante contribution à l'histoire de Jacques Cœur. Cette étude, dont je dois la connaissance à une obligeante communication de M. L. Delisle, est faite d'après les archives de Montpellier et celles du château de La Salle, ancienne propriété du neveu de Jacques Cœur, Jean de Villages. Voici ce qu'elle ajoute à mon récit : Jacques Cœur, au retour de Beyrouth en novembre 1432, fit naufrage sur les côtes de Corse; la galère *Notre-Dame et Saint-Paul*, de Narbonne, qu'il montait, échoua par le travers de Calvi : Jacques Cœur, comme ses compagnons, fut dépouillé de tout, bourse, vêtements, chaussures, par les insulaires.

Les produits du Levant, que rapportaient alors les galères, étaient les clous de girofle, le poivre, le gingembre, la cannelle, le sucre de Candie, l'eau de roses de Damas, le musc, le nard et l'encens, la cochenille, l'indigo de Bagdad, le henné et le safran, le cubèbe, le mercure, l'ambre, les patenôtres de corail, les coffrets de perles, le coton, la soie, les plumes d'autruche, les oiseaux de Chypre, etc. Ils arrivaient à Montpellier, où le facteur Antoine Noir était chargé de les centraliser et de les diriger sur Tours et les autres comptoirs de France : Guillaume de Varye, le caissier général, avait une sorte de superintendance sur la vente. Jean de Villages, fondateur du comptoir de Marseille et capitaine des galères, reçut de Louis XI, encore dauphin, le titre d'échanson et de capitaine général sur mer (Valence, 8 janvier 1454), et de Jean de Calabre le grade de maître de l'infanterie et conservateur du royaume de Naples, pour avoir contribué à la conquête de ce royaume (6 décembre 1459). Son cousin, Thomas de Villages, patron de galère, devint viguier d'Arles. Presque tous les employés de Jacques Cœur,

et même leurs femmes, essayèrent de sauver, au moment de la débâcle, les épaves de la fortune de leur maître.

L'un des patrons de galères, Gimart, poussa le dévouement jusqu'à suivre Jacques Cœur dans l'expédition de Chio et périt en combattant dans une rencontre avec les Turcs.

Page 289, ligne 1. « Si dur » : lisez « si dure »

PARIS

TYPOGRAPHIE PLON-NOURRIT ET Cie

8, RUE GARANCIÈRE

